



Er ref/dnr: I2020/02739

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

Stockholm 27 januari 2021

## Yttrande över Inriktningsunderlag inför transport-infrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

### Synpunkter

Naturskyddsföreningen anser att Trafikverket fick ett mycket bra uppdrag från regeringen med stor tyngd på klimatfrågan och vi ser att verket har arbetat fram ett innehållsrikt svar. Tyvärr tvingas vi att konstatera att inriktningsunderlaget inte ger ett tillfredsställande svar på transportinfrastrukturplaneringens bidrag till klimatpolitiken.

Klimatomställningen ska genomsyra politiken och de hundratals miljarder kronor som investeras i infrastruktur behöver hanteras utifrån nya perspektiv.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att underkänna inriktningsunderlaget och att ge Trafikverket och Naturvårdsverket i uppdrag att utifrån samma uppdragstext som tidigare återkomma med ett inriktningsunderlag som båda verken står helt eniga bakom.

### Specifikt om förslaget

- Transporteffektivisering. Den största bristen i underlaget är oförmågan att hantera transporteffektivisering som en sammanhållen strategi där olika åtgärder förstärker nyttan hos varandra. Transporteffektivisering kommer att vara helt nödvändig för att klara klimatomställning och energipussel. Vi bedömer att det finns en stor potential i att effektivisera bort transporter på sätt som värnar god tillgänglighet. Detta har tidigare konstaterats av Trafikverket och flera andra myndigheter i uppdraget SOFT, att samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Nya perspektiv redovisas även i inriktningsplaneringens avsnitt om *En bredare transportplanering*. Många åtgärder som redovisas under rubriken förtjänar att genomföras och finansieras genom samma anslag som infrastrukturåtgärder. Men inriktningsunderlaget utgår sedan från att effektiviserings-åtgärderna redan är genomförda på en optimal nivå utifrån kostnad och nytta. Det leder till att tillkommande enskilda åtgärder antas ge otillräcklig nytta eftersom de enbart ska motiveras utifrån klimatsynpunkt, som är den enskilda faktor som beräknats. Vi bedömer tvärtom att transporteffektivisering ofta inte genomförs på en optimal nivå eftersom det precis som verket skriver innebär en "stor och disparat mängd åtgärder som alla förbättrar alternativen till vägtransporter". Verkets ensidiga fokusering på höjt bränslepris riskerar

omfattande motstånd eftersom det berör känsliga frågor såväl geografiskt som socialt. Det behövs därför en satsning på de många andra sätt som finns att uppnå transporteffektivisering. Men det kräver en samlad strategi på samma sätt som föreslås på andra områden. Hållbara biodrivmedel finns bara tillgängligt i en begränsad mängd, höjda bränslepriser möter stora utmaningar och elektrifiering kommer att ta tid. Inriktningsunderlaget rekommenderar regeringen att upprätta en strategi för användning och produktion av biodrivmedel och rekommenderar regeringen att ge en statlig aktör i uppdrag att initiera och koordinera utbyggnad av laddinfrastruktur. Men det saknas en rekommendation för det smartaste av allt, att effektivisera bort transporter.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att upprätta en samlad och ambitiös strategi för transporteffektivisering.

- Elektrifiering. Vi delar Trafikverkets hållning att elektrifiering har en mycket viktig roll i transportsektorns omställning, bland annat eftersom hållbara biobränslen är begränsade och sällan klimatneutrala på kort sikt. Vi ser en mycket stor nytta med en elektrifiering både för att minska direkta utsläpp från fordonen och för att använda energin effektivare. Genom satsningar på elektrifiering, i kombination med den gynnsamma prisutvecklingen för elbilar, kan den helt nödvändiga utvecklingen snabbas på. Det kräver en beredskap vad gäller tillgänglig laddinfrastruktur och nätkapacitet. För att laddinfrastrukturen ska täcka hela landet delar vi Trafikverkets åsikt att det offentliga bör ansvara för utbyggnad och drift. I driften är det avgörande att laddpriser sätts för att inte uppmuntra laddning vid tidpunkter nätet redan är pressat. Vi ser behov av ett ytterst genomtänkt agerande vid utbyggnad av elvägar och infrastruktur för strömförsörjning för att inte ödsla resurser på obsoleta teknikval eller orsaka onödigt miljöpåverkan.
- Biodrivmedel. Naturskyddsföreningen ser positivt på att även fortsatt använda och utveckla reduktionsplikten, som hittills uppfyllts genom inblandning av biodrivmedel. Vi vill dock varna för att lägga allt för stora förhoppningar på ett ökat uttag av biomassa på grund av de negativa effekterna på ekosystemen. Användningen av biodrivmedel måste rymmas inom hållbara ramar. Hållbarhetskraven för biodrivmedel behöver utvecklas för att helt fasa ut användning av råvaror som leder till stora negativa effekter för kolinlagring och biologisk mångfald. För att minska trycket på bioråvaror bör i första hand transporter effektiviseras bort och i andra hand elektrifieras.
- Ingen ytterligare utbyggnad av motorvägar och motortrafikleder. Trafikverket visar tydligt att det kommer att bli en mycket stor utmaning för transporterna att nå klimatmålen. Detta blir naturligtvis ännu svårare om väginfrastrukturen byggs ut för att ge plats för ännu mer trafik.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att inte godkänna någon ytterligare utbyggnad av motorvägar och motortrafikleder Detta är särskilt viktigt i storstadsområdena som har goda förutsättningar att genom en genomtänkt planering effektivisera bort transporter och erbjuda goda alternativ till vägtrafik. Särskilt starkt vill vi avråda från Tvärförbindelse Södertörn i Stockholm, en omfattande satsning på ny vägkapacitet som kommer motverka en transporteffektiv stadsutveckling och kraftigt gynna utökade vägtransporter.

- Namngivna investeringar. Det finns en tradition att namngivna investeringar som en gång hamnat i planen finns kvar där tills de någon gång genomförs. Men det är en ny tid nu.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att göra en översyn av samtliga namngivna investeringar och göra en förnyad prövning.

- Drivmedelsskatter är bara politiskt rimliga att höja till en viss nivå. Verkets resonemang kring de stora sociala och geografiska utmaningarna kring de höjningar av drivmedelspriser som de bedömer som nödvändiga för att nå klimatmålen belyser behovet av två akuta reformer;

1. Avståndsbaserade vägavgifter. Vi är alla eniga om att vi ska bort från fossila bränslen. Många externa effekter som kommer bestå även efter den fossila eran betalas idag schablonmässigt genom drivmedelsskatt.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att omedelbart starta en utredning kring avståndsbaserade vägavgifter för lätta fordon för att långsiktigt kunna finansiera infrastrukturen och beskatta externa effekter olika utifrån om de uppstår i stad eller på landsbygd.

2. Fossilförbud. Användningen av fossila bränslen behöver upphöra helt inom ett decennium för att undvika katastrofala klimatförändringar. Vi bedömer det som orimligt att höja och åter höja skatterna tills alla överger det fossila, det behövs ett slutdatum som är tydligt för alla.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att snarast besluta om ett datum då användning av fossila bränslen förbjuds. Förbudet bör gälla från år 2030. Det ger den tydlighet som marknaden och medborgarna behöver.

- Samhällsekonomiska analyser. Samhällsekonomiska analyser utgör en mycket central del av underlaget. De kan vara nyttiga och motiverade, men också missvisande. Analyserna ska fånga en mängd olika aspekter och kalkylvärdena blir helt avgörande för utfallet. Nyligen höjdes värderingen av koldioxidutsläpp mycket kraftigt vilket vi välkomnar eftersom det nya kalkylvärdet lite bättre speglar de enorma kostnader som klimatförändringen kommer innebära. Men det behövs en bredare uppvärdering av miljörelaterade kalkylvärden. Exempelvis värderas intrångseffekter och kollektivtrafikens och cyklingens restidsnyttor för lågt och bör kraftigt uppvärderas.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att göra en bred översyn av miljörelaterade kalkylvärden i de samhällsekonomiska analyserna.

- Inverkan på biologisk mångfald. Transportinfrastruktur påverkar biologisk mångfald på många olika sätt. Vägar och järnvägar medför intrång i naturmiljöer, barriäreffekter, kanteffekter, ändrad hydrologi, fragmentering av landskapet och bidrar till spridning av invasiva arter. Trafiken dödar djur och förorenar omgivningen med buller, ljus och kemikalier. Vägkanter kan påverka positivt genom att utgöra värdefulla biotoper.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att uppdraga åt Trafikverket att införa rutiner för ökat hänsynstagande till biologisk mångfald vid

planering, projektering, byggande, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. En god vägledning finns i Trafikverkets publikation 2015:210, Transportinfrastrukturens påverkan på biologisk mångfald.

- Åtgärder i steg 1 och 2. Trafikverket uttrycker fortfarande tvekan kring sin möjlighet att finansiera dessa resurseffektiva åtgärder inom fyrstegsprincipen.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att återkomma med en detaljerad plan för vilka reformer som bör genomföras för att ge verket full handlingsfrihet i att finansiera åtgärder i steg 1 och 2, inklusive överföring av resurser mellan olika administrationer.

- Otillräckliga resurser för urbana trafikfrågor. Det finns idag en stark obalans mellan de omfattande resurser som finns för satsningar på transporter *mellan* städer och de små resurser som finns för satsningar på transporter *inom* Sveriges växande städer.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att kraftigt utöka medlen för de effektiva Stadsmiljöavtalen.

- Hastigheter. Högre hastigheter ger högre utsläpp och orsakar dessutom stora samhällskostnader genom fler olyckor. Mer än hälften av trafikarbetet överstiger hastighetsgränserna. Här finns stora vinster att göra.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att införa fordonsägaransvar för fortkörning och sträck- ATK med sammanhållen hastighetsmätning över större sammanhängande sträckor. Insatser bör göras för att uppmuntra hastighetssäkrade transportköp. Bashastighet 30 km/h bör införas i tätorter.

- Trafiksäkerhetskontrollanter. Polisens resurser måste användas effektivt.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att införa möjlighet till trafiksäkerhetskontrollanter som med specialiserad befogenhet inom trafiksäkerhet kan avlasta polisen.

- Friliggande statliga cykelvägar. Lagstiftningen tillåter idag endast statliga cykelvägar om de utformas som tillhör till bilväg. Detta försvårar attraktiva cykelstråk.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att tillsätta en utredning om hur lagstiftningen bör ändras för att möjliggöra friliggande statliga cykelvägar.

Detta remissvar har utarbetats av Jens Forsmark, sakkunnig hållbara transporter vid rikskansliet, med hjälp av David Kihlberg, chef för klimat- och juridikavdelningen på Naturskyddsföreningen.

För Naturskyddsföreningen, Stockholm dag som ovan

 

---

Johanna Sandahl  
ordförande

David Kihlberg  
chef, klimat & juridik