



Er ref/dnr: LI2023/03919

Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se  
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Stockholm 15 april 2024

## Yttrande över Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

### Synpunkter

Naturskyddsföreningen anser att miljö- och klimatomställningen ska genomsyra hela politiken och att de närmare tusen miljarder kronor som planeras att investeras i infrastruktur de kommande tolv åren ska användas för att skapa en mer energi-, transport- och resurseffektiv samhällsstruktur. Transportsektorn står för en betydande del av Sveriges klimatpåverkan, och vi är just nu på väg att missa klimatmålen. När så stora offentliga investeringar görs i att bygga framtidens infrastruktur måste det ske med utgångspunkt att klimatmålen ska nås på både kort och lång sikt.

*Naturskyddsföreningen konstaterar* att inriktningsunderlaget inte ger ett tillfredsställande svar på transportinfrastrukturplaneringens bidrag till miljö- och klimatomställningen.

### Specifikt om förslaget

- Transporteffektivisering. En stor förbättring jämfört med förra inriktningsunderlaget är att Trafikverket nu ansluter sig till den allmänt använda definition av transporteffektivisering som innebär att förbättra systemet och underlätta omställningen genom att antingen effektivisera bort transporter eller flytta över dem till mer energi- och resurseffektiva trafikslag. Vi saknar dock fortfarande ett förslag till en sammanhållen strategi där olika åtgärder förstärker nyttan hos varandra. Transporteffektivisering kommer att vara helt nödvändig för att klara klimat- och energiomställning. 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 (samordningsuppdraget för omställning till fossilfrihet i transportsektorn) och i den förra inriktningsplanens avsnitt om *En bredare transportplanering*. De åtgärder som redovisats i de båda sammanhangen har även framförts till såväl Trafikverket som regeringen vid åtskilliga andra tillfällen och förtjänar att kunna genomföras och finansieras genom samma anslag som infrastrukturåtgärder.

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

- Elektrifiering. Vi delar Trafikverkets bedömning att elektrifiering har en mycket viktig roll i transportsektorns omställning, bland annat eftersom hållbara biobränslen är begränsade och inte 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 en gynnsam prisutveckling 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 anser vi att det offentliga bör vara delaktig i utbyggnaden. Vi ser dock behov av ett ytterst genomtänkt agerande vid anläggande av infrastruktur för strömförsörjning och vid eventuell utbyggnad av elvägar för att inte ödsla resurser på obsoleta teknikval eller orsaka onödiga miljöpåverkan. Vi vill betona att elektrifiering är en pusselbit av transportsektorns omställning, men utan andra åtgärder för transporteffektivitet blir också ett elektrifierat transportsystem ohållbart.
- Biodrivmedel. Naturskyddsföreningen ser positivt på att även fortsatt använda reduktionsplikten, som hittills uppfyllts genom inblandning av biodrivmedel, som ett styrmedel för minskad klimatpåverkan. Vi vill dock varna för att lägga allt för stora förhoppningar på ett ökat uttag av biomassa på grund av negativa effekter på ekosystem och begränsad klimatnytta. Användning 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 transportsektorn att nå klimatmålen. Detta blir naturligtvis ännu svårare om väginfrastrukturen byggs ut för att ge plats för ännu mer trafik med tillhörande ännu större energianvändning.

*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.

Vi vill särskilt starkt avråda från Tvärförbindelse Södertörn i Stockholm. Detta är den i planeringen enskilt mest omfattande satsningen på ny vägkapacitet och skulle motverka en transporteffektiv stadsutveckling och kraftigt gynna utökade vägtransporter och därmed försvåra trafikens miljöanpassning.

- Ingen ytterligare utbyggnad av kapaciteten i flygets infrastruktur. Flyget har ännu större utmaningar än vägtrafiken att minska sina klimatpåverkande utsläpp. Det finns idag lovvärda satsningar på olika drivmedel och tekniker för att minska klimatpåverkan. Det är också lovvärt att flyget nu länkas in i EU:s utsläppshandel fullt ut och att planer finns på att även inkludera höghöjds-effekten, som står för två tredjedelar av flygets klimatpåverkan, i utsläppshandeln. Tyvärr visar prognoserna att ingen användning av utsläppsfria tekniker kommer att ta omfattande marknadsandelar de kommande årtiondena vilket gör det ytterst olämpligt att expandera flygets infrastruktur.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att inte godkänna någon ytterligare planering för utbyggnad av flygplatser och att tacka ja till Stockholm Stads förfrågan att få omvandla Bromma flygplatsområde till en blandad attraktiv stadsdel med plats för en expanderande befolkning och näringsliv.

- Satsa på järnväg. Investeringarna i järnväg har inte motsvarat den stigande efterfrågan på spårburna transporter. Föreningen vill se en offensiv satsning på järnväg i hela Sverige. Järnväg har precis som alla andra trafikslag miljöpåverkan, men har ändå stora fördelar i form av energieffektivitet särskilt för tunga transporter av gods, och för persontransporter en strukturerande effekt på stadsutvecklingen där spår tenderar att attrahera investeringar i bostäder och verksamheter till transporteffektiva stationsnära lägen. Fördelarna bör ge järnvägen en central roll i framtidens resurseffektiva transportsystem. Naturskyddsföreningen är positiv till att anlägga nya stambanor som knyter samman storstäderna och mellanliggande orter. Vår bedömning är att en dimensionering för hastigheten 250 km/h utgör en lämplig avvägning mellan framkomlighet, miljö- och naturhänsyn. Naturskyddsföreningen bedömer att återtagandet av underhållsskulden för spårinfrastrukturen bör kunna göras betydligt mer offensivt och omfattande än Trafikverkets återhållsamma bedömningar. Det är även viktigt att de regionala järnvägarna upprätthåller en god standard, inte minst för att underlätta pendling och en rättvis omställning i hela landet.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att genomföra omfattande satsningar på såväl nybyggnation som underhåll av järnväg.

- Ökade resurser för urbana trafikfrågor. Det finns idag en stark obalans mellan de omfattande resurser som allokeras för satsningar på transporter *mellan* städer och de små resurser som allokeras för satsningar på transporter *inom* Sveriges växande städer. Detta förvärras av den föreslagna avvecklingen av de framgångsrika Stadsmiljöavtalen.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att *inte* avveckla utan tvärtom skyndsamt kraftigt utöka medlen för Stadsmiljöavtal.

- Differentierad vägskatt. En differentierad vägskatt bör införas för såväl lastbilar som personbilar och som tas ut på de enskilda fordonen beroende på var de körs och hur mycket det enskilda fordonet påverkar omgivningen. Det finns många synonymer till differentierad vägskatt exempelvis kilometerskatt, väglitageavgift och avståndsbaserad vägskatt men Naturskyddsföreningen rekommenderar begreppet differentierad vägskatt eftersom begreppet fångar den stora fördel det innebär att kunna anpassa skatten efter syfte och förutsättningar. Det finns en bred enighet om att samhället ska avsluta användningen av fossila bränslen. Många externa effekter som kommer bestå även efter den fossila eran betalas idag schablonmässigt genom drivmedelsskatt men bör fortsättningsvis tas ut med ökad precision genom differentierad vägskatt. Det ger även möjlighet till en mer rättvis omställning genom olika skatteuttag för stad och landsbygd. Sverige har redan implementerat de EU- direktiv som gör reformen juridiskt möjlig.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att införa differentierad vägskatt för såväl lätta som tunga vägfordon för att långsiktigt kunna finansiera infrastrukturen, få precision i beskattningen av det enskilda fordonet och beskatta externa effekter olika utifrån om de uppstår i stad eller på landsbygd.

- Fossilförbud. Användningen av fossila bränslen behöver upphöra helt inom ett decennium för att undvika katastrofala klimatförändringar. Ett förbud mot fossila bränslen skulle ställa skarpa krav på satsningar som möjliggör ett fossilfritt samhälle, samtidigt som det skapar tydlighet för företag och medborgare.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att snarast besluta om ett datum då användning av fossila bränslen förbjuds. Vi föreslår slutdatum år 2030. Det ger den tydlighet som marknaden och medborgarna efterfrågar.

- Samhällsekonomiska analyser. Naturskyddsföreningen noterar att samhällsekonomiska analyser utgör en mer central del än någonsin i inriktningsunderlaget. Naturskyddsföreningen stödjer användandet av samhällsekonomiska analyser eftersom de kan vara nyttiga och motiverade som en del i beslutsunderlaget. Vi vill dock påpeka att analyserna fastställs av en begränsad krets av beslutsfattare med begränsad insyn för allmänheten i processen och med svårgenomträngliga beslutsunderlag. Det ger en betydande risk att kalkylvärdena blir missvisande, vilket bland annat uppmärksammas i kritiken mot de olika restidsvärdena för bil, cykel och kollektivtrafik. Analyserna måste fullt ut inkludera transportsystemets negativa påverkan på klimat och biologisk mångfald, inklusive långsiktiga irreversibla effekter på samhällen och ekosystem om vi misslyckas med att nå miljömålen.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att göra en bred översyn av miljörelaterade kalkylvärden i de samhällsekonomiska analyserna. Vid översynen bör allmänheten ges möjlighet till full insyn, få delta i ett remissförfarande och erbjudas en pedagogisk framställning av underlagsmaterialet.

- 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. Regeringen har nu indikerat att Trafikverket har stor handlingsfrihet i att arbeta med steg 1 och 2-åtgärder. Sådana åtgärder innebär att påverka transportmönster (steg 1) och optimera användningen av befintlig infrastruktur (steg 2), för att därmed begränsa behovet av resurskrävande investeringar i fysisk infrastruktur.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att i betydligt ökad utsträckning finansiera åtgärder i steg 1 och 2, inklusive överföring av resurser mellan olika administrationer.

- Hastigheter. Högre hastigheter ger högre utsläpp och energianvändning och orsakar dessutom stora samhällskostnader genom fler och allvarigare 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.

- Anpassa trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar. Vi är mycket positiva till de förslag till lagändringar för att underlätta för cykeltrafik som framförs i inriktningsunderlaget, angående högersväng och enkelriktat. Vi vill även se en bredare översyn av regelverket exempelvis att möjliggöra friliggande statliga cykelvägar.

*Naturskyddsföreningen rekommenderar* regeringen att ändra den cykelrelaterade lagstiftningen i linje med inriktningsunderlagets förslag och att även göra en bredare översyn, för ett regelverk som uppmuntrar cykling.

Detta remissvar har utarbetats av Jens Forsmark, sakkunnig hållbara transporter vid Naturskyddsföreningens rikskansli.

För Naturskyddsföreningen, Stockholm dag som ovan



David Kihlberg

chef, klimat & juridik