

Dickinson, Joanna
Tel: 010-698 10 94
joanna.dickinson@naturvardsverket.se

YTTRANDE
2017-10-06 Ärendenr:
NV-06717-17

Regionstyrelsen
regionstyrelsen@vregion.se

Remissyttrande över förslag till regional plan för transportinfrastruktur i Västra Götaland 2018-2029 (ert diarienummer RS 01149-2016)

Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att planförslaget behöver justeras så att det sammantaget bidrar till en minskad klimat- och miljöpåverkan. Detta genom att planens budget fördelas till sådana satsningar på investeringar som innebär ett mer transporteffektivt och transportsnålt samhälle där biltrafikarbetet minskar.

Det behöver förtydligas i planförslaget huruvida miljöbedömningen och dess resultat har integrerats i framtagandet av planförslaget eller påverkat dess utformning. Klimatalternativet i miljöbedömningen kan utgöra underlag för framtagande av ett justerat planförslag som bidrar till klimat- och miljömålen.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Utifrån inriktningen i Västra Götalandsregionens egna plan för att bli fossiloberoende till 2030 så behöver planen för regional transportinfrastruktur, som regionen har egen rådighet över, utformas på ett sådant sätt att planen bidrar till en minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att vare sig planalternativet eller nollalternativet bidrar till en minskad klimatpåverkan. Naturvårdsverket anser att planförslaget behöver justeras så att det sammantaget bidrar till en minskad klimat- och miljöpåverkan. Naturvårdsverket anser att ett alternativ som bidrar till att klimatmålet och andra miljömål kan nås samtidigt som tillgängligheten utvecklas behöver utgöra huvudalternativet i planförslaget. Det innebär att omfördela planens budget till satsningar på sådana investeringar som innebär ett mer transporteffektivt och transportsnålt samhälle där biltrafikarbetet minskar.

Skäl

Det är av central betydelse för att de nationella klimatmålen ska nås att Västra Götalandsregionen åstadkommer en utveckling som är inom ramen för dessa

mål. En storstadsregion som Västra Götaland har genom sin befolkningstäthet i de mer tätbebyggda delarna en särskilt stor potential, jämfört med glesare bebyggda områden, att minska sin klimatpåverkan. Detta genom en bebyggelse- och transportplanering som leder till ett transporteffektivt samhälle, där efterfrågan på bil för resor och transporter minskar, och där trafikarbetet med bil, lastbil och flyg kan minska genom överflyttning av resor och transporter till kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik samt sjöfart och järnväg. (Källa: Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Energimyndigheten 2017:07).

Den regionala planen för transportinfrastruktur är en viktig pusselbit i en sådan planering för ett transporteffektivare samhälle. Planen skulle enligt miljökonsekvensbeskrivningen behöva leda till minskningar av växthusgasutsläppen för att uppfylla sin del av den utsläppsminskning som krävs för att regionen ska nå sina egna och bidra till nationella klimatmål. (Naturvårdsverket vill i sammanhanget påpeka att riksdagen beslutat om ett mål om nettonollutsläpp i Sverige år 2045). I miljökonsekvensbeskrivningen (sid 52-53) framgår dock att vare sig planalternativet eller nollalternativet bidrar till en minskad klimatpåverkan.

Planen tar inte hänsyn till att biltrafikarbetet behöver minska för att klimatmålen ska nås

I avsnitt 9 i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs ett klimatalternativ som visar hur planens budget skulle kunna fördelas för att bidra till en omställning till ett mer transportsnålt samhälle, vilket i sin tur skulle bidra till de regionala och nationella klimatmålen. Naturvårdsverket anser att det är positivt att en sådan beskrivning har tagits fram men konstaterar att detta underlag inte verkar ha använts i arbetet med att utforma planförslaget. Naturvårdsverket anser att ett alternativ som bidrar till att klimatmålet och andra miljömål kan nås samtidigt som tillgängligheten utvecklas inte bara borde utgöra underlag för planförslaget, utan utgöra huvudalternativet.

Planförslaget anger att hela 53 % ska investeras i väginfrastruktur. Dessa investeringar medför ökad biltrafik – vilket inte bidrar till den minskade biltrafik som anges vara nödvändig för att klara klimatmålen. Viktiga mekanismer som att utökad vägkapacitet genererar ytterligare ökning av vägtrafik (inducerad trafik) och rekyleffekter, omnämns inte. Sådana effekter är viktiga att beakta i en transportinfrastrukturplan för att hänsynsmålen för miljö liksom för hälsa och säkerhet, liksom övriga transportpolitiska mål, ska kunna nås. Naturvårdsverket saknar en analys av hur investeringarna i planförslaget borde fördelas på olika trafikslag för att istället bidra till ett minskat biltrafikarbete så att klimatmålen kan uppfyllas.

Genom inriktningen att arbetspendlingen i nio utpekade stråk ska underlättas för både bil- och kollektivtrafikanter (sid 26) bidrar planen till att bilen ges ytterligare ökad kapacitet. Denna inriktning är ett exempel på ”både och”-planering, där satsningar på hållbara färd sätt sker parallellt med fortsatt utbyggnad av kapacitet för biltrafik, men en sådan planering bibehåller och riskerar även att t o m stärka bilens redan befintliga konkurrensförsprång relativt andra färd sätt (Naturvårdsverket Rapport 6732). Dessa kapacitetsökningar

motverkar därmed de effekter på överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik som annars hade kunnat förväntas av satsningarna på ökad kapacitet för kollektivtrafik i dessa stråk.

Ett ökat utbud av vägtrafikkapacitet leder enbart till ökad efterfrågan på biltrafik och löser därför inte några problem som rör hur tillgänglighet ska tillgodoses för en växande befolkning i en storstadsregion. Istället behöver planeringen inriktas på att kombinera ekonomiska styrmedel för att minska efterfrågan på biltrafik, exempelvis utvidgade trängselskatter, med ökad kapacitet i alternativa transportsätt med mindre klimatpåverkan.

Naturvårdsverket anser att omfördelning av befintlig och planerad väg- och gatukapacitet från biltrafik till mer hållbara trafikslag - på gator och infartsleder osv – är en verkningsfull åtgärd som behöver inkluderas i den regionala planen. Det kan röra sig om körfält för bilar istället avdelas till att bli kollektivtrafikkörfält, cykelbanor eller breddade gångbanor. Genom sådan omfördelning av utrymmet i befintligt vägnät kan transportarbetet med vägtrafik effektiviseras så att vägtrafikarbetet kan minska så mycket som krävs. Åtgärden är dessutom snabbt genomförbar samt, jämfört med nyinvesteringar i infrastruktur, synnerligen kostnadseffektiv för att snabbt öka andelen resande med cykel- och kollektivtrafik i förhållande till bil. Detta genom ökad kapacitet och minskade restider för kollektiv- och cykeltrafik jämfört med bil, vilket utgör en nyckelfaktor för att öka andelen kollektiv- och cykelresor.

Regionens strategiska vägval för omställning till fossiloberoende 2030 borde utgöra utgångspunkt för planen

Västra Götalandsregionen har beslutat att bli en fossiloberoende region 2030 och antagit strategiska vägval för att uppnå denna målsättning. Naturvårdsverket ser positivt (Naturvårdsverkets yttrande, Dnr NV-04808-16) på den riktning och de angelägna insatser som pekas ut i fokusområdet ”Hållbara transporter” i dessa strategiska vägval. Här ingår att åstadkomma ett minskat bilberoende och prioritering av kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Det anges i de strategiska vägvalen att ”Regionala infrastruktursatsningar och kommunala byggprocesser ska genomsyras av omställningen till fossiloberoende och vi planerar för att förhindra skador av översvämningar och andra klimateffekter.”

[\(http://www.fossiloberoendevg.se/strategiska-vagval/\)](http://www.fossiloberoendevg.se/strategiska-vagval/)

Naturvårdsverket ställer sig därför frågande till varför förslaget till regional plan för transportinfrastruktur inte har utformats med utgångspunkt i dessa strategiska vägval. För att vara föregångare i klimatarbetet i överensstämmelse med den egna planen för fossiloberoende till 2030 borde regionen tillämpa den på länstransportplaneringen där regionen har egen rådighet. Många kommuner, i Västra Götalandsregionen såväl som i övriga delar av landet, har långtgående ambitioner om att minska biltrafik och klimatpåverkan från transporter. Det är därför viktigt att regionala planer understödjer en sådan utveckling och inte motverkar den.

Det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket behöver utgöra utgångspunkt för planen

Den regionala planen för transportinfrastruktur i Västra Götalandsregionen finansieras med statliga anslagsmedel. Den behöver därmed utformas med beaktande av att en bred parlamentarisk majoritet i juni 2017 ställt sig bakom inriktningen att alla beslut ska genomlysas ur klimatpolitisk synvinkel och att klimatpåverkande utsläpp från inrikes transporter ska minska med minst -70 % år 2030 jämfört med 2010.

Naturvårdsverket finner det inte uppenbart hur regionen har gjort överväganden utifrån dessa nationella klimatpolitiska mål, i sammansättningen av föreliggande planförslag. Naturvårdsverket anser att dessa överväganden behöver redovisas samt att planförslaget behöver justeras så att det bidrar till nämnda mål.

Miljöbedömningen och dess resultat behöver integreras i planförslaget
Det behöver förtydligas i planförslaget huruvida miljöbedömningen och dess resultat har integrerats i framtagandet av planförslaget eller påverkat dess utformning. Naturvårdsverket anser att miljöbedömningen och dess resultat, inklusive dess klimatalternativ, behöver utgöra underlag för framtagande av ett reviderat planförslag som bidrar till minskad klimat- och miljöpåverkan.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschef Stefan Nyström.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschef Johan Bogren, och handläggare Joanna Dickinson, föredragande.

För Naturvårdsverket

Stefan Nyström

Johan Bogren