

YTTRANDE

2017-11-27 Ärendenr:
NV-05983-17

Näringsdepartementet
n.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss från Trafikverket av Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Sammanfattning

Naturvårdsverket avstyrker förslaget till nationell plan för transportsystemet, eftersom förslaget är otillräckligt i förhållande till vad som krävs för att uppfylla det transportpolitiska hänsynsmålet och klimatmålen.

Den nationella planen omfattar 622 miljarder kronor som staten avser investera under en period på mer än ett decennium. Investeringarna påverkar förutsättningarna för trafik- och samhällsutveckling samt möjligheterna och kostnaderna för att nå målen under lång tid framöver. Miljö- och klimatfrågorna har under lång tid fått alltför litet genomslag i infrastrukturplaneringen, trots den kunskap och de politiska målsättningar som finns. Naturvårdsverket har förståelse för att ledtiderna i infrastrukturplaneringen är långa, men när förutsättningarna för planeringen förändrats måste också planeringen förändras. Regeringens direktiv till Trafikverket lyfter denna gång tydligt fram klimatfrågan. En myndighetsgemensam nationell strategi för transportsektorns omställning till fossilfrihet har tagits fram på uppdrag av regeringen. Riksdagen har beslutat om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige, med en klimatlag, nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd, som ska ge Sverige en ambitiös, långsiktig och stabil klimatpolitik. Riksdagen har också antagit ett specifikt klimatmål för transportsektorn, som innebär att utsläppen ska minska med minst 70 procent räknat från 2010 till 2030. Dessa politiska beslut behöver vara styrande även för Trafikverkets arbete med den nationella infrastrukturplaneringen. Mot denna bakgrund vill Naturvårdsverket se en plan som ser radikalt annorlunda ut än vad Trafikverket nu föreslår. Utgångspunkten för planeringen bör vara att de beslutade målen ska nås, istället för att som nu låta prognoser om oönskade trafikökningar styra planeringen.

I andra hand, om den genomgripande förändring av planen som Naturvårdsverket efterlyser inte görs, anser Naturvårdsverket att planen behöver justeras så att den i högre utsträckning bidrar till nämnda mål. De vägobjekt som beräknas samhällsekonomiskt olönsamma vid 12 procents minskat trafikarbete med personbil 2030 jämfört med 2014 bör strykas ur planen. Satsningarna på landskapsanpassad infrastruktur bör dubbleras och uppgå till 6 600 miljoner kronor i stället för planförslagets 3 300 miljoner kronor. Planen borde även redovisa och avsätta medel för åtgärder som bidrar till att sänka halterna av luftföroreningar utmed statliga vägar så att förutsättningarna för att skyndsamt klara miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid ökar. Åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2 behöver få en mer framträdande roll i planen och satsningarna på gång-, cykel och kollektivtrafik bör öka. Östlig förbindelse¹ bör inte tas in i planen.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket avstyrker förslaget till nationell plan för transportsystemet mot bakgrund av de skäl som redovisas nedan. Yttrandets disposition följer planförslagets struktur.

1 Uppdrag och förutsättningar

1.1. Regeringens uppdrag

Trafikverket nämner fyrstegsprincipen som en viktig utgångspunkt för planeringen. Naturvårdsverket anser att åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 och steg 2 behöver få en mer framträdande roll i infrastrukturplaneringen och i den nationella transportplanen. Exempelvis behöver informations- och kunskapshöjande åtgärder för mobilitet som tjänst inte bara omnämnas utan tilldelas finansiella resurser så att dessa tjänster kan få genomslag och leda till ett minskat bilberoende i närtid.

1.7 Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Naturvårdsverket är positivt till att Trafikverket försökt att integrera miljöbedömningen i arbetet med planen och att miljöbedömningen i viss mån kunnat påverka planförslaget. Naturvårdsverket anser dock att det är mycket problematiskt att miljökonsekvensbeskrivningen färdigställts innan varken det slutliga planförslaget eller underlag om planens påverkan på trafikutvecklingen fanns framme. Det medför att miljökonsekvensbeskrivningen inte kan utgöra det beslutsunderlag som den är avsedd att vara. Hur planen påverkar trafikutvecklingen är givetvis centralt för att bedöma planens miljöeffekter.

Eftersom det är uppenbart att planförslaget inte tillräckligt bidrar till, och i vissa fall motverkar, hänsyns- och klimatmålen hade det varit värdefullt att ha med ett alternativ i miljöbedömningen som visat hur planen kan hålla sig inom dessa mål. Det är i fall som detta som krav på alternativredovisning i miljöbedömningen bör tillämpas (6 kap. 12 § miljöbalken). Naturvårdsverket anser också att ett planalternativ som når klimatmålen behöver utgöra huvudalternativet i planen, i enlighet med det beslutade klimatpolitiska

¹ Östlig förbindelse kallades tidigare Österleden. I den nationella planen 2014–2025 fanns 2 miljarder kronor avsatta för utredningsarbete och projektering av Östlig förbindelse, en planerad vägtunnel för att förbinda Norra och Södra länken öster om Stockholm.

ramverket. I det remitterade planförslaget hanteras klimatalternativet endast i samhällsekonomiska känslighetsanalyser.

2. Samhällsutveckling och utmaningar

2.3. Förväntad trafikutveckling i Sverige

Trafikverkets basprognoser för trafikutvecklingen har använts som utgångspunkt för åtgärdsplaneringen, samt som grund för effektberäkningar och samhällsekonomiska analyser av åtgärder i planförslaget. Trafikverket anger att dessa trafikprognoser ”inte tar hänsyn till om denna utveckling är långsiktigt hållbar”.² Trafikverkets prognosmodeller redovisar inte heller fullt ut långsiktigt inducerad (nygenererad) trafik. Naturvårdsverket anser att planeringen i första hand bör utgå från vilken utveckling som är nödvändig för att målen ska nås och inte ifrån prognoser om kraftigt ökade trafikmängder. En liknande ansats som i Trafikverkets rapport 2016:043³ bör kunna användas. Där är utgångspunkten att målen ska klaras och därefter analyseras brister i transportsystemet och behov av åtgärder och styrmedel genom backcasting.

3. Vad försöker planförslaget lösa?

3.1.4. Hänsynsmålet – Miljö och hälsa

Naturvårdsverket ställer sig frågande till varför planförslaget inte har utformats med utgångspunkt i dess potential att bidra till minskad klimatpåverkan, särskilt som regeringen i direktivet till Trafikverket tydligt lyfter fram klimatfrågan och mot bakgrund av det beslutade klimatpolitiska ramverket. Istället tonar Trafikverket ned planens betydelse för möjligheten att nå målen. Trafikverket har tidigare, tillsammans med fem andra myndigheter, uttalat att om klimatmålet ska nås behöver trafikarbetet med bil, lastbil och flyg minska och infrastrukturplaneringen inriktas så att tillgängligheten utvecklas inom ramen för klimatmålet och i linje med andra hänsynsmål.⁴ Även i avsnitt 3.1.1. planförslaget anges att ”tillgängligheten måste utvecklas inom ramen för det hållbara samhället”. Planen har dock inte utgått från de ramar som ges av klimat-, miljö- och hänsynsmålen, utan i första hand utformats för att möta de trafikökningar som förväntas enligt Trafikverkets prognoser. Naturvårdsverket anser att den nationella transportplaneringen istället bör utgå ifrån vilken utveckling som bidrar till att klimatmål och andra transportpolitiska hänsynsmål kan nås. Åtgärder som bidrar till att utveckla tillgängligheten inom ramen för hänsyns- och klimatmålen bör väljas. Naturvårdsverket anser att ett reviderat planförslag med denna inriktning behöver tas fram.

En bred parlamentarisk majoritet ställde sig i juni 2017 bakom att alla beslut ska genomlysas ur klimatpolitisk synvinkel och att klimatpåverkande utsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Trafikverket bör redovisa vilka överväganden som gjorts utifrån dessa klimatpolitiska mål. Tiden är knapp för att åstadkomma den omställning som

² Samlad effektbedömning, s. 39. Underlagsrapport till förslag till nationell plan.

³ Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen. Trafikverkets rapport 2016:043.

⁴ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Energimyndighetens rapport 2017:07.

krävs för att nå målet. Ett bra första steg är att de vägobjekt som beräknas samhällsekonomiskt olönsamma vid 12 procents minskat trafikarbete med personbil 2030 jämfört med 2014 stryks ur planen.⁵

Naturvårdsverket håller med Trafikverket om att det framförallt är lokala åtgärder som kan bidra till sänkta halter av luftföroreningar. Samtidigt har nationell och regional infrastruktur i vissa fall mycket stor påverkan på förutsättningarna att nå miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid. I flera kommuner som har eller har haft överskridande av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid beror överskridandena till stor del på utsläpp från trafik på det statliga vägnätet, som kommuner inte kan påverka med lokala trafikföreskrifter. Naturvårdsverket anser därför att planen bör redovisa åtgärder som bidrar till sänka halterna av luftföroreningar utmed det statliga vägnätet, så att förutsättningarna för att skyndsamt klara miljö kvalitetsnormerna ökar. Naturvårdsverket noterar att planens avsnitt 7 om trimning och miljöåtgärder inte nämner några åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet.

Trafikverket anger att planförslaget innehåller både åtgärder som bidrar till och åtgärder som motverkar det nationella miljö kvalitetsmålet Frisk luft. Vidare är Trafikverkets samlade bedömning att planförslaget minskar exponering av hälsopåverkande utsläpp till luft. Naturvårdsverket anser att bedömningen vilar på oklara grunder, då Trafikverket inte har redovisat några modellberäkningar eller liknande som ger en tydlig bild av hur planförslaget påverkar hälsopåverkande utsläpp.

Trafikverket sätter stort hopp till att tillämpningen av ”Riktlinje landskap” i planeringen av vägar och järnvägar ska leda till positiva effekter. Negativa konsekvenser för landskap och värdefulla områden uteblir dock inte bara för att denna riktlinje tillämpas. Resonemanget kring vad riktlinjen faktiskt kan åstadkomma behöver fördjupas. Naturvårdsverket bedömer att de negativa konsekvenser som beskrivs för miljö aspekterna landskap och natur- och kulturmiljö kan komma att bli ännu större än vad miljökonsekvensbeskrivningen visar.

5.3. Avgifter och skatter

I planen investeras betydande belopp i vägutbyggnader för att möta de stora trafikökningar som Trafikverkets prognoser indikerar. Dessa investeringar kommer främst att kunna åtgärda de kapacitetsbrister som pekats ut på kort sikt. De leder även till ökad vägtrafik. På lång sikt finns risk att ytterligare trängsel uppstår, speciellt i de större städerna. Något som bidrar till detta är att det direkta pris som användarna av dessa vägar möter oftast är lika med noll. Undantag finns i form av de trängselskattzoner som införts i Stockholms och Göteborgs innerstad. Behovet av kapacitetsökningar bör också sättas i relation till de miljöskadliga subventioner som finns i form av reseavdrag och kostnadsfri parkering som stimulerar arbetsresor med bil. Ett mer generellt användande av trängsel- och vägavgifter bör undersökas i syfte att bringa utbud och efterfrågan av vägutrymme i balans.

⁵ Se Samlad effektbedömning, s. 85.

Ett tänkbart argument som skulle kunna komma att anföras mot ett bredare användande av vägavgifter är att dessa väginvesteringar behövs för att tillgodose näringslivets transportbehov. Det finns dock andra mer samhällsekonomiskt effektiva metoder att stödja näringslivet än genom att tillhandahålla gratis vägutrymme.

Den tunga trafiken i Sverige betalar inte sina marginalkostnader enligt Samkost 2.⁶ Vissa vägar slits också hårt av utländsk lastbilstrafik. Vägavgifter för genomfartstrafik med lastbil skulle kanske kunna användas om inte en vägselitageskatt tas fram.

7. Trimning och miljöåtgärder

De trimningsåtgärder på väg som ingår i förslaget till nationell plan innebär med få undantag att tvåfiliga 70- och 90-vägar uppgraderas till mötesfria trefältsvägar med hastighetsbegränsning 100 km/h eller till fyrfilig motorväg. Detta innebär att bilresande blir ett bekvämare och snabbare färdmedel jämfört med andra transportslag med lägre klimatpåverkan. Om dessa utbyggnader motiveras av trängsel i vägnätet, vilket i synnerhet gäller kring de större städerna, bör prissättning av vägutrymme i stället användas som en första åtgärd. Om motivet är ökad trafiksäkerhet borde Trafikverket söka möjligheter att uppnå detta på sätt som inte inducerar ny vägtrafik. De höjda hastigheterna motverkar också i någon mån målet om ökad trafiksäkerhet.

I nationell strategi för omställning till fossilfrihet i transportsektorn⁷ uttalade Trafikverket m.fl. myndigheter att eftersom en stor del av trafikarbetet sker i befintligt transportsystem är det viktigt att genomföra insatser för att påverka efterfrågan och effektivisera användningen i det befintliga transportsystemet. Naturvårdsverket instämmer till fullo i detta och anser att nationell och regional infrastrukturplanering behöver inriktas på hur befintligt vägtransportsystem kan användas mer energieffektivt. Detta kan göras bland annat genom att omfördela bilkörfält i och mellan städer och tätorter till körfält för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Sådana åtgärder är i regel inte bara energieffektiva, utan innebär också att en ökad tillgänglighet åstadkoms mer kostnads- och yteffektivt. Planens anslag för trimningsåtgärder behöver användas till sådan omdisponering av befintlig transportinfrastruktur. Den föreslagna anslagsnivån för trimningsåtgärder i befintligt vägnät behöver öka, genom omfördelning från anslaget för nyinvesteringar i väg.

Miljöåtgärder – Buller

Trafikbuller påverkar många människor i Sverige och medför stora hälsoförluster, jämförbara med 41 000 DALY⁸, varje år.⁹ Naturvårdsverket

⁶ Samkost 2. Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader VTI rapport 914, 2016.

⁷ Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Energimyndighetens rapport 2017:07.

⁸ Disability Adjusted Life Years, funktionsjusterade levnadsår, används för att beräkna sjukdomsbörda på befolkningsnivå. Syftet med indikatorn är att väga samman antalet år som personer i en befolkning lever med en funktionsnedsättning eller sjukdom med antal förlorade år på grund av förtida död under ett givet år.

⁹ Förslag till nationell plan, s. 48.

anser, i likhet med Trafikverket, att de åtgärder som ingår i planen är otillräckliga för att nå de långsiktiga målen och för en väsentlig minskning av ohälsa till följd av buller. Ytterligare satsningar skulle behövas, både till skydd av exponerade, i form av åtgärder vid källan och för att förbättra och utveckla planeringen så att bättre ljudmiljöer främjas.

Miljöåtgärder – Landskap

Transportinfrastrukturens utformning har betydande påverkan på förutsättningarna för att bevara biologisk mångfald och främja ekosystemtjänster. Intrång, störning, barriärer och fragmentering av naturmiljön till följd av transportinfrastrukturen, motverkar målen om en fungerande grön infrastruktur.¹⁰ Till exempel har cirka 70 procent av Sveriges yta påverkats av infrastrukturen så att antalet däggdjur inom detta område riskerar att ha halverats. Motsvarande för fåglar är cirka 30 procent av Sveriges yta. I anslutning till infrastrukturen finns även livsmiljöer som har stor betydelse för den biologiska mångfalden och för arters möjligheter att sprida sig i landskapet.¹¹

Ett intensifierat arbete med åtgärder för landskapsanpassning krävs för att generationsmålet, miljökvalitetsmålen och det transportpolitiska hänsynsmålet ska nås. Åtgärdstakten för att avhjälpa brister i befintlig infrastruktur har varit och är för låg. Samtidigt byggs det in ett åtgärdsbehov i samband med nyinvesteringsåtgärder med otillräckliga anpassningar till naturmiljön. Trafikverkets planförslag innebär att endast 20 procent av åtgärdsbehovet avseende landskapsanpassning omhändertas och någon minskning av viltolyckorna kan inte förväntas. Naturvårdsverket anser att medel för att nå målnivån ”andelen landskapsanpassad infrastruktur ska öka med minst 50 procent till år 2030 jämfört med 2015” behöver avsättas i planen, dvs. 6 600 miljoner kronor i stället för planförslagets 3 300 miljoner kronor.

8. Namngivna investeringar

Naturvårdsverket är positivt till att omkring tre fjärdedelar av de drygt 190 miljarder kronor i planen som utgörs av namngivna investeringar är järnvägsinvesteringar. Dessa investeringar bidrar till minskat trafikarbete på väg, men denna minskning är dessvärre mindre än den ökning som de planerade vägprojekten ger.¹² Analys av hur planens nyttor fördelas visar att det trafikslag som sammantaget gynnas mest av planförslaget är biltrafiken.¹³

I nationell strategi för omställning till fossilfrihet i transportsektorn, liksom i andra sammanhang¹⁴, har Trafikverket uttalat att nuvarande vägkapacitet i stort sett är tillräcklig, och föreslagit att man bör vara restriktiv med större investeringar i väginfrastruktur för ökad kapacitet och att planeringen av

¹⁰ Grön infrastruktur definieras som ett ekologiskt funktionellt nätverk av livsmiljöer och strukturer, naturområden samt anlagda element som utformas, brukas och förvaltas på ett sätt så att biologisk mångfald bevaras och för samhället viktiga ekosystemtjänster främjas i hela landskapet.

¹¹ Trafikverket 2016. Anpassning av transportinfrastrukturen som ett bidrag till en fungerande grön infrastruktur.

¹² Samlad effektbedömning, s. 40.

¹³ Samlad effektbedömning, s. 20.

¹⁴ Se t.ex. Trafikverket 2016:111.

nyttillkommande infrastruktur, trimningsåtgärder och underhåll i transportsystemet behöver prioritera yt- och energieffektiva trafikslag. Naturvårdsverket anser inte att detta ställningstagande överensstämmer med de betydande satsningar på utbyggd vägkapacitet som ingår i planförslaget. Särskilt anmärkningsvärda är de föreslagna satsningarna på mer motorvägkapacitet och speciellt i och mellan större städer. Det är ju i och mellan större städer som förutsättningarna är som bäst för att tillhandahålla tillgänglighet med andra mer energieffektiva transportslag.

Naturvårdsverket anser att det finns flera vinster med att Östlig förbindelse inte ingår i planförslaget. Dels innebär det att samhället inte investerar i infrastruktur som negativt skulle påverka möjligheten och kostnaderna för att nå klimatmål och andra miljömål i decennier framöver.¹⁵ Dels medför det att mer medel istället kan läggas på insatser som gynnar överflyttning till andra trafikslag än vägtrafik. Östlig förbindelse beräknas, även med en kapacitetsstark kollektivtrafik i tunneln, leda till ett ökat trafikarbete med bil och till att bilens konkurrenskraft stärks jämfört med kollektivtrafik och andra trafikslag. Naturvårdsverket vill därför framhålla att Östlig förbindelse inte bör tas in i nationell plan, även om medelstilldelningen för namngivna investeringar skulle öka, eller om berörda kommuner skulle ställa sig positiva till investeringen.

9. Stadsmiljöavtal, storstadsförhandlingar och statlig medfinansiering

Naturvårdsverket är positivt till den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal, som föreslås uppgå till 12 miljarder kronor. Trafikverket anger att stadsmiljöavtalen kan leda till att biltrafikarbetet minskar med cirka 5 procent i de städer som är aktuella, jämfört med ett bedömt framtidsläge utan dessa åtgärder. Räknat på hela landet skulle det innebära en minskning av bilresandet med cirka 1 procent. Den positiva effekt som stadsmiljöavtalen ger i form av minskade utsläpp äts dock upp med råge av motverkande åtgärder i planen. Exempelvis avsätts under planperioden nästan lika mycket för ny motorvägkapacitet enbart i Stockholms län som den totala satsningen på stadsmiljöavtal.¹⁶ Naturvårdsverket anser därför att medel bör omfördelas till förmån för fler åtgärder som gynnar kollektiv-, gång och cykeltrafik.

En ökad cykling är en viktig byggsten i ett långsiktigt hållbart transportsystem. Även om största delen cykelvägar finns på regional och kommunal nivå är det viktigt att en ökad ambitionsnivå syns tydligt även i den nationella planen. Naturvårdsverket bedömer att planens åtgärder för förbättrad cykelinfrastruktur är otillräckliga i förhållande till den omställning som behövs. Naturvårdsverket anser också att behovet av att anpassa cykelinfrastrukturen till den ökande och förändrade användningen av infrastrukturen som t.ex. en ökad elcykling medför borde uppmärksammas i planen, och inte enbart i underlagsrapporten PM Cykel.

I Stockholms län och västra Götaland finns också planerade infrastrukturåtgärder som hänger ihop med större bebyggelseprojekt initierade av den Nationella

¹⁵ ”Objektet bedöms ge ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet, med ökad energiförbrukning och ökad klimatpåverkan genom förhållandevis stora utsläpp av koldioxid.” enligt underlagsrapport Utpekade investeringar, sidan 247

¹⁶ Förslag nationell plan, bilaga 1, s. 5.

bostadssamordnaren för större samlade exploateringar¹⁷. Inga analyser har dock gjorts av hur dessa nya stadsområden kommer att påverka trafikflödena regionalt, varken av Trafikverket, Boverket eller av regionplanekontor. Detsamma gäller planerna på större kommersiella bebyggelseprojekt vid Arlanda respektive Landvetters flygplats.

10. Nya stambanor

Av Trafikverkets underlagsrapport Samlad effektbedömning framgår att höghastighetsbanor skulle skapa förutsättningar för en överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg och att banorna skulle stärka tågets konkurrenskraft mot inrikesflyget. Naturvårdsverket anser att det behöver klargöras vad planförslagets begränsning av hastighet på höghastighetsjärnvägen till 250 km/h innebär för förutsättningarna för överflyttning av resor från väg och flyg till järnväg, jämfört med en hastighet på 320 km/h. Sänkt hastighet och ballasterat spår innebär förändrade förutsättningar avseende också andra miljöfrågor såsom landskapsanpassning, buller och masshantering. Det är av underlaget tydligt att Trafikverket inte närmare har hunnit analysera effekterna av dessa förändrade förutsättningar. Naturvårdsverket menar att det behöver göras innan beslut fattas kring hastighet på höghastighetsjärnvägen.

12. Förväntade effekter av planförslaget

12.1.1. Samhällsekonomisk effektivitet

Naturvårdsverket anser att det finns problem med dagens tillämpning av kalkyler av samhällsekonomisk effektivitet inom transportsektorn, som gör att externa miljöeffekter försummas i förhållande till påstådda restidsvinster. Trafikprognoserna utgår ifrån biltrafiknivåer som är oönskade och i vissa fall inte ens kan inrymmas i vägnätet för prognosåret. Restidsnyttor och lönsamhet överdrivs därmed för flera större namngivna väginvesteringar.

12.3. Effekter på hänsynsmålet

Av det transportpolitiska hänsynsmålet framgår att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås, samt bidra till ökad hälsa. De miljö kvalitetsmål som har stark koppling till infrastrukturområdet är t.ex. begränsad klimatpåverkan, god bebyggd miljö, frisk luft, giftfri miljö, bara naturlig försurning, ett rikt växt- och djurliv. Naturvårdsverket finner, liksom Trafikverket, att föreslagen plan ur miljö- och hälsoperspektiv, i vissa fall är bättre än nu gällande plan, men förändringen är inte tillräcklig för att anse att planförslaget bidrar till målen. Exempelvis anger Trafikverket för klimatområdet att det sammantaget inte är troligt att planen totalt sett leder till minskade utsläpp¹⁸ och på naturmiljöområdet nås inte det av Trafikverket uppställda målet¹⁹.

¹⁷ Utredningen för att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande (N2016:G).

¹⁸ Samlad effektbedömning, s. 82.

¹⁹ Trafikverkets mål anger att andelen landskapsanpassad infrastruktur ska öka med minst 50 % till år 2030 jämfört med 2015.

12.6. Målkonflikter och synergier

Enligt regeringens direktiv till Trafikverket ska planen redovisa hur eventuella målkonflikter hanterats. Trafikverket redovisar detta endast mycket översiktligt.²⁰ Naturvårdsverket anser att det vore önskvärt om analysen fördjupades.

13.5. Driftbidrag icke statliga flygplatser

Driftbidrag till icke statliga flygplatser har identifierats som en miljöskadlig subvention av Trafikverket, med negativa effekter för klimat, buller och landskap.²¹ Naturvårdsverket anser planen bör redovisa hur tillgängligheten kan utvecklas om dessa medel istället satsas på mer hållbara transportsätt.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande, enhetscheferna Gunilla Sallhed och Johanna Farelus samt handläggarna Åsa Wisén, Joanna Dickinson och Elin Forsberg.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Björn Risinger

Martin Eriksson

Kopia till:
Miljö- och energidepartementet

²⁰ Förslag till nationell plan, s. 240-241.

²¹ Naturvårdsverket 2017. Potentiellt miljöskadliga subventioner 2, Andra uppdateringen av kartläggning år 2004.