



Rektor

Handläggare:

Rikard Skårfors
FD, Utbildningsledare
Avdelningen för planering och ledningsstöd

Regeringskansliet (Näringsdepartementet)

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Stockholms universitet har av Trafikverket inbjudits att till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) inkomma med yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (N2017/05430/TIF).

Stockholms universitet avstår från att yttra sig över förslaget.

För kännedom bifogas yttranden från Områdesnämnden för humanvetenskap respektive Områdesnämnden för naturvetenskap.

Detta beslut är fattat av rektor, professor Astrid Söderbergh Widding, i närvaro av prorektor, professor Clas Hättestrand, och förvaltningschefen, universitetsdirektör Eino Örnfeldt. Studeranderepresentanter har informerats och haft tillfälle att yttra sig. Övrig närvarande har varit Agneta Stenborg, Avdelningen för planering och ledningsstöd (protokollförare).

Astrid Söderbergh Widding

Rikard Skårfors



Områdesnämnden
för humanvetenskap

Fredrik Oldsjö
Områdeskanslichef

Yttrande över internremiss av förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Beredning

Områdesnämnden för humanvetenskap har av Avdelningen för planering och ledningsstöd ombetts yttra sig över internremiss av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Områdesnämnden har bitt Humanistiska, Juridiska och Samhällsvetenskapliga fakulteterna att ge synpunkter. Humanistiska och Juridiska fakulteterna har avstått från att yttra sig. Samhällsvetenskapliga fakulteten har inkommit med underlag från Kulturgeografiska institutionen, dels i form av ett yttrande, dels genom en textanalys av remissen utförd av studenter vid institutionen inom ramen för en kurs. Områdesnämnden delger institutionens yttrande nedan och bifogar för kännedom hela underlaget från institutionen.

Synpunkter

Följande synpunkter har utarbetats av universitetslektor Lennart Tonell vid Kulturgeografiska institutionen vid Samhällsvetenskaplig fakultet.

Planens ekonomiska ram omfattar totalt dryga 622 miljarder och av dessa avsätts 193 miljarder för investeringar. Närmare 2/3 av de totala investeringarna finns redan i pågående eller bundna investeringar. Till nya investeringar återstår 41 miljarder. En rad stora och kostsamma projekt kommer från olika politiska överenskommelser som inte nödvändigtvis passar in i en planering och genomförande av ett hållbart transportsystem där de nationella och regionala miljömålen ska vara styrande. Ett exempel är E4 Förbifart Stockholm (ett pågående projekt) där den nationella planen (2018–2029) tar upp en kostnad på drygt 2,3 miljarder och total kostnad i den nationella planen är 6,5 miljarder. Tillkommande finansieringar utöver planeringsramen är 26,5 miljarder vilket innebär en total objektskostnad för E4 Förbifarten på 34,4 miljarder, vilket innebär att det är endast 6,5 miljarder kr mindre än den totala kostnaden för alla nyinvesteringar under perioden 2018–2029.

Nationella planen skriver följande: "Förbifart Stockholm förväntas avlasta de centrala delarna av vägsystemet, men den kraftiga befolkningstillväxten med förväntad transportefterfrågan som följd, gör att framkomlighetsproblemen i regionkärnan väntas kvarstå även på sikt"

(s. 199). En konsekvens av byggandet av Förbifarten är att det regionala bebyggelsemönstret förändras och stimulerar till "*urban sprawl*" vilket inte är hållbart och bidrar till att miljömålen inte nås. En ytterligare konsekvens av Förbifarten är att den kräver en rad kapacitetshöjande följdåtgärder vid många trafikplatser (Södertäljebron, trafikplats Glädjen och Arlanda , Essingleden – Södra Länken m.fl) till en sammanlagd kostnad av ca 3,3 miljarder. Trots dessa kapacitetshöjande investeringar kommer, som Planen skriver, framkomlighetsproblemen att kvarstå och både funktions- och hänsynsmålen uppnås inte.

Ett annat exempel på att "*black-hole-theory*" är en relevant teori, är de ständiga kövarningar och avstängningar av tillfarter till Södra länken i Stockholm. Med den logik som Trafikverket arbetar efter (funktionsmålet) så borde det ske kapacitetshöjande åtgärder genom att öka antalet filer i Södra länken precis som man gjort ett par gånger på Essingeleden, där det trots det förekommer köer vissa tider. Chefen för region Stockholm (vid dåvarande Vägverket) Hans Rodhe hävdade att det behövdes 18 filer på Essingeleden mot dagens 6–8 filer. Det skulle lösa köproblemet.

"Om en Östlig förbindelse byggs ökar det kapaciteten i vägsystemet, framför allt i regionens östra delar. Analyser visar dock på att kapacitetsbrister söder om Östlig förbindelse kommer att uppstå, vilket i så fall måste lösas. Samlokalisering av bebyggelse, kapacitetsstark kollektivtrafik och styrmedel måste ske för att minska trängsel och utsläpp i regionen och skapa resurseffektivitet i vägsystemet. <...> Prognoserna innebär alltså att trots beslutade utbyggnader och åtgärder i regionens transportsystem kommer trängseln att öka och köerna flytta utåt i systemet givet att inga ytterligare åtgärder vidtas för att dämpa efterfrågan och erbjuda mer attraktiva alternativ." (RUF 2050 s. 186–187).

Om Östlig förbindelse byggs så framtvings detta en rad kapacitetshöjningar bl.a. på Södra länken för att nå det man eftersträvar, nämligen bättre framkomlighet (som på liknande sätt gäller vid genomförandet av Förbifarten). Ett alternativ utifrån på både funktions- och hänsynsmålen vore att bygga en östlig förbindelse *enbart* i form av en spårförbindelse d.v.s. en förlängning av Tvärbanan från Hammarby Sjöstad. Det alternativet finns inte med i Sverige-förhandlingarna och utgör ytterligare ett tecken på bristen på nytänkande för att nå ett verkligt hållbart transportsystem även på sikt.

På flera håll i Planen står det att miljömålen inte kommer att nås. Under kapitel 3.1.4 Hänsynsmålet – Miljö och hälsa hävdas:

"Slutsatsen är att beslutat utsläppsmål för transportsektorn inte kommer att nås om inte nya åtgärder och styrmedel införs samt att transportsektorn därför inte bedöms bidra i tillräcklig grad till att miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås. Den nationella planen har en begränsad påverkan på detta miljö kvalitetsmål."(s. 75–76)

"Den samlade bedömningen av generationsmålens måluppfyllelse till följd av planförslaget är splittrad. Det är dock troligt att åtgärder inom transportsektorn och



utvecklingen av transportsystemet inte leder till att generationsmålet nås. Vidare bidrar utvecklingen av transportsystemet till att flera av miljö kvalitetsmålen är svåra att nå.”(s. 77)

Vad det explicit beror på framgår inte klart. Det kan bero på att flera av de verkligt stora och strukturskapande projekten kommit till genom politiska överenskommelser utifrån vaga föreställningar om deras nytta samt deras påverkan på miljön i vid bemärkelse. Ofta rör det sig om objekt som föreslagits för mer än 50–60 år sedan i en tid då bilsamhället var det moderna och kunskapen om problemen i miljön var ringa och kändes inte aktuella eller hotande. Idag är situationen *helt* annorlunda både när det gäller kunskapen om problemen och den förvärrade miljösituationen. Vi vet också att transportsektorn är starkt bidragande till dagens akuta situation. Därför är det märkligt att vissa kostsamma och miljöovänliga projekt fortfarande är aktuella och vissa t.o.m. under genomförande. Just detta att dessa föråldrade projekt har föreslagits så länge, blir ett argument för att nu är det äntligen dags att genomföra dessa. Somliga objekt tycks vara ”immuna” mot all ny kunskap och erfarenhet inom miljö- och trafikplaneringen.

Vi anser att den nationella planen *ska* bidra med förslag om åtgärder så att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. Vidare anser vi att alla trafikslag bör inlemmas i planen och då framför allt flygverksamheten för att därigenom få ett mer holistiskt perspektiv och kunna bedriva en planering för ett hållbart transportsystem. Luftfartsverket bör därför läggas ner och dess ansvar och verksamhet överförs till Trafikverket.

Karin Helander, vicerektor



Katariina Kiviniemi Birgersson
Kanslichef

Yttrande gällande internremiss av "Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2020"

Yttrandet har på rektors uppdrag utarbetats av Områdesnämnden för naturvetenskap. Ärendet har beretts av universitetslektor Salim Belyazid, Institutionen för naturgeografi.

"Nationell plan för transportsystemet 2018-2019" är härnäst refererad till som "Planen". Det här svaret berör enbart Planens beaktande av minskad miljöpåverkan.

Att minska klimatpåverkan

Planen stipulerar att de åtgärder som krävs för att minska klimatpåverkan från transportsystemet ligger utanför dess gränser. Planen ska däremot kunna bidra med, till exempel, större investeringar i järnvägar. Enligt Planen, kommer dock inte effekten av järnvägsinvesteringarna att märkas förrän efter år 2030. Planen visar en tydlig koppling till den Strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, som bland annat syftar till att minska växthusgasutsläppen med 70 % till år 2030 jämfört med 2010. Att nå det målet kräver en snabb och omfattande omställning av transportsystemet, och medan Trafikverket tar upp alla åtaganden och förslag som ligger under myndighetens ansvar från den Strategiska planen, är det tveksamt hur Planens hänsyn till klimatfrågan kommer att effektivt bidra till att nå fossilfrihetsmålet inom den uttryckta tidsramen. De åtgärder som planen lägger fram, så som klimatkrav i upphandlingarna och begränsade utsläpp från byggfaserna, är positiva men förmodligen otillräckliga då den viktigaste orsaken bakom utsläppen är själva transportefterfrågan.

Med risk att argumentet kan vara kontroversiellt, så länge transportvägarnas infrastruktur fortsätter att utvidgas kommer vägtransporten att förbli lockande, både för personbilar och transportfordon. Detta särskilt i tätbebyggda områden som stora städer. Planen är medveten om detta i och med att det framstår att "med nuvarande utveckling kommer inte klimatmålet att nås", och risken finns kanske att utvecklingen gör det till och med ännu svårare.

Områdesnämnden för naturvetenskap

Att bidra till uppnåendet av de nationella miljö kvalitetsmålen

Planen tar delvis hänsyn till miljö kvalitetsmålen, både från ett historiskt- och framtidsperspektiv. Planen avser effektiva åtgärder (mot buller, för hantering av dagvatten osv.) och drar nytta av den utförda miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). MKB bedömde miljö påverkan av planens sex delar på tio miljö aspekter (mark, vatten, materiella tillgångar, klimat, landskap, naturmiljö, kulturmiljö, människors hälsa, befolkning och luft). Enbart i en del av Planen, Trimnings- och miljö åtgärder, är det fler mål som bedöms kunna uppnås än mål som inte uppnås under Planen. Enligt Planen har förslaget tagits fram genom en iterativ process, men det framkommer inte hur mycket påverkan MKB har haft på Planens förslag, särskild i de delar som inte bedöms kunna bidra till miljö måluppfyllelse. Det är oklart om Planen har tagit hänsyn till MKBs referensalternativs olika förslag, så som ökad satsning på cykel-infrastruktur i stadsmiljöer eller ökad kunskapsuppbyggnad om ekologiska förutsättningar. Enligt MKB ska Planen emellertid vara ett bättre alternativ för naturmiljön än den förväntade utvecklingen av transportsystemet utan Planen.

Explicit referens till de sexton svenska miljö kvalitetsmålen saknas i Planen. Planen anger att "...transportsystemet... ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås...". Detta är i linje med rekommendationen från Miljö politikens spelplan om "tydligare miljö krav och samordning av miljö målen". Att miljö kvalitetsmålen inte hanteras explicit i Planen, men genom andra miljö aspekter, försvagar samordningen av de nationella miljö målen. Vad är effekten av Planen på försurning, övergödning eller god bebyggd miljö? Planen antyder svaren, men det hade varit önskvärt att de etablerade miljö kvalitetsmålen hade hanterats explicit.

Anders Karlhede
Vicerektor för det naturvetenskapliga området

Katariina Kiviniemi Birgersson
Kanslichef