

Västra Götalandsregionen
regionstyrelsen@vgregion.se

Remissvar: Regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland 2022-2033, RS 2019-08293

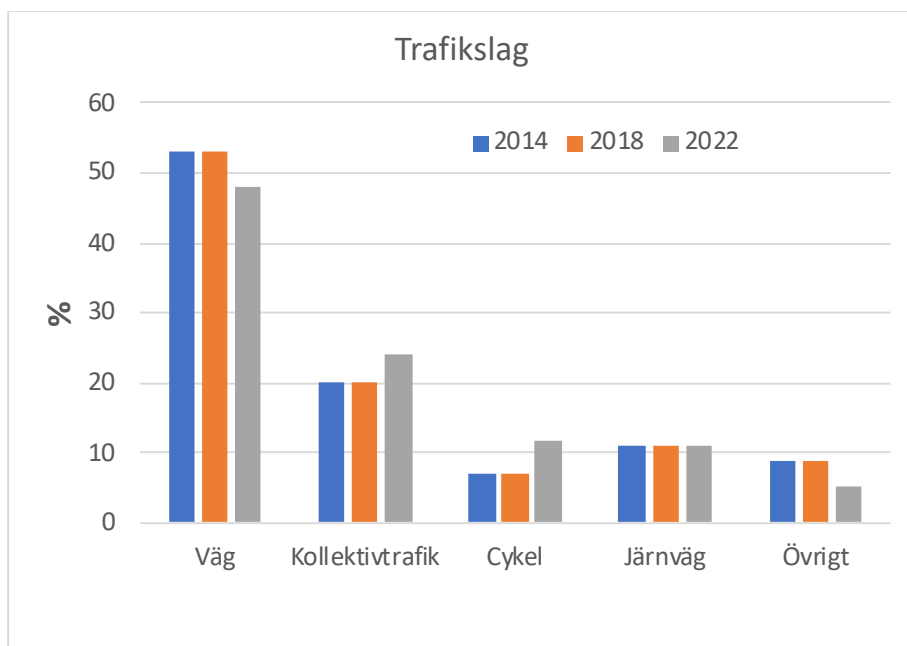
Naturskyddsföreningen i Göteborg har granskat planen främst ur perspektivet klimatmässig hållbarhet

Det är positivt och glädjande att hållbarhet och klimataspekter på ett tydligt sätt finns med i premisserna för förslaget. Det är också ett uttalat mål för planen att bidra till en minskning av klimatutsläppen. Även det är positivt.

Tyvärr präglas förslagets innehåll inte av samma prioriteringar. Regionen avser enligt planen att spendera drygt 7 miljarder kr inom planens ramar, men inte ens i den egna konsekvensbeskrivningen kan man utläsa att vi skulle få några utsläppsminskningar för denna avsevärda summa. Med tanke på det mycket akuta och allvarliga klimatläget – inte minst framhåvt av IPCC:s senaste rapport – är det helt enkelt oacceptabelt att VGR, med sin uttalade målsättning att vara en föregångare på klimatområdet, lägger fram en så tandlös plan.

I konsekvensbeskrivningen sägs: *”Den samlade bedömningen är att infrastrukturplanen medför varken positiv eller negativ påverkan på hållbarhetsaspekten Klimat. I infrastrukturplanen finns dock goda möjligheter att bidra till ett transporteffektivt samhälle genom till exempel överflyttning från bilresande till andra färdstätt samt effektivare godstransporter.”* Detta uttalande är redan i sig en besvikelse, eftersom åtgärderna sammantaget inte bedöms ha någon tydligt positiv effekt på klimatet, utan endast innehåller vagt tal om ”möjligheter”. Detta är naturligtvis fullständigt otillräckligt, men man måste också komma ihåg att en frånvaro av positiva åtgärder (dvs utsläppsminskningar) medför en rent negativ effekt för klimatet eftersom växthusgaserna ackumuleras i atmosfären och ett status quo därmed i verkligheten utgör en förvärring av klimatläget.

Och status quo är (om än med marginella justeringar) tyvärr vad planen har att erbjuda, även om den är paketerad med nya och förvirrande kategorinamn som ”Trimning och effektivisering i stråk” etc, som i viss mån försvårar en jämförelse mellan trafikslagets tilldelningar (se figur). Glädjande är dock en i procent markant höjd tilldelning till cykelåtgärder – även om det förefaller besynnerligt att just dessa åtgärder (till skillnad från väginvesteringar) skall villkoras med en 50%-ig kommunal medfinansiering.



Figuren visar fördelningen mellan olika trafikslag i procent av de medel som Västra Götaland förfogat över vid de två senaste planomgångarna (2014, 2018) och i det aktuella remissförslaget (2022). Totalsumman för 2022 är högre än för 2018, så i kronor räknat föreligger ingen minskning av väginvesteringarna.

Till de politiker som i sinom tid har att ta ställning till förslaget skulle Naturskyddsföreningen vilja rikta uppmaningen att våga tänka nytt – så som den rådande klimatsituationen så tydligt kräver. Klimatpolitiska rådet har uppmanat myndigheter att ompröva tidigare beslutade men ännu ej påbörjade infrastrukturprojekt för att möjliggöra att klimatmålen uppfylls. En sådan omprövning vore i allra högsta grad passande för en region som i andra sammanhang håller en så hög profil i klimatfrågan som Västra Götaland.

En faktor som kraftigt påverkar bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp är hastigheten (vid landsvägs och motorvägshastigheter). Förarbeteendet är i detta sammanhang viktigare än infrastrukturen, men en utformning av infrastrukturen som har en god balans mellan transporteffektivitet och måttliga hastigheter bör eftersträvas. Särskilt en infrastruktur som inbjuder till att inte köra fortare än gällande hastighetsgränser.

Naturskyddsföreningen i Göteborg, genom

Lena Nilsson, ordförande