

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss om Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, rapport 2024:003

Er beteckning: LI2023/03919

Inledning

Halland är landets sjunde mest folkrika län, på en relativt liten yta. Länet har en stark och positiv utveckling som gynnar tillväxten utmed hela västkusten och i södra Sverige. Hallands utveckling och tillväxt är del i en större utveckling.

Västkustbanan och motorväg E6 utgör ett nord-sydligt infrastrukturstråk inom och genom Halland. Det är väsentligt för kommunikationerna mellan större stadsregioner som Göteborg och Malmö. Stråket är även del i förbindelsen mellan Norge och Danmark. När tunneln under Fehmarn Bält står klar 2029 kan vi förvänta oss ökande trafik i Halland till följd av smidigare transporter och minskad restid till och från norra Europa.

För att främja Hallands utveckling i en positiv riktning bör det finnas järnväg med tillräcklig kapacitet inom och i anslutning till länet. Transporter ska inte behöva ske på väg för att järnvägen inte håller måttet. Det är därför av stor vikt att kommande infrastruktursatsningar utmed Västkustbanan genomförs som planerat och inte skjuts på framtiden. Infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 bör därför ges tillräckligt ekonomiskt utrymme för att säkerställa detta.

Sveriges anslutning till NATO kommer att ställa ytterligare krav på standarden i väg- och järnvägsnätet i landet. För Hallands del är det troligt med ökat fokus även på stråken österut genom länet. Det behöver finnas finansiella ramar som täcker även dessa kommande satsningar för en höjd beredskap.

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att trafikplaneringen i högre grad bör vara målstyrd i stället för prognosstyrd. Länsstyrelsen anser att Trafikverkets inriktningsunderlag i hög grad bygger på antaganden om ökad trafiktillväxt.

Länsstyrelsen hade gärna sett ett större fokus på transporteffektivitet och en tydligare tillämpning av fyrstegsprincipen.

Sammanfattningsvis konstaterar Länsstyrelsen att inriktningsunderlaget i kombination med förd klimatpolitik inte riktigt harmonierar med ett hållbart samhälle. Detta riskerar att medföra att generationsmålet om ”att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser” inte kommer att nås. I sammanhanget kan det påtalas att generationsmålet ska säkerställa att tvärsektoriella frågor integreras i miljömålssystemet.

Specifika synpunkter

2.2 Prognoser för resande och transporter

Länsstyrelsen anser att inriktningsunderlaget i hög grad bygger på osäkra antaganden om att bilresandet ska öka med omkring 25 procent till 2040, att tågresandet ska öka med över 50 procent fram till 2040 samt att godsutvecklingen kommer att vara i linje med historisk utveckling.

Länsstyrelsen anser att dessa planeringsgrundande antaganden bidrar till att inriktningsunderlaget blir onödigt prognosstyrt.

I figur 5 på s. 48 framgår det dessutom tydligt att Trafikverkets prognoser till stor del handlar om att extrapolera linjer som beskriver den historiska utvecklingen fram till idag. Detta riskerar att medföra att det inte tas tillräcklig hänsyn till digitaliseringens möjligheter att begränsa behovet av resor. Länsstyrelsen anser också att trafikplanering i högre grad bör vara målstyrd i stället för prognosstyrd.

2.3 Prognoser för vägtrafikens koldioxidutsläpp

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att klimatmålet om 70 procents minskning av utsläppen mellan 2010 och 2030 inte kan nås utan en högre andel biodrivmedel än vad som aviserats. Detta

visar på behovet av att skyndsamt utreda och införa nya styrmedel som möjliggör att Sverige når uppsatta klimatmål.

2.4 Teknikskiften i transportsystemet

Länsstyrelsen delar bedömningen att utbyggnad av kapacitet i elnät är avgörande för ökad elektrifiering av vägtransportsystemet.

Länsstyrelsen delar också bedömningen att järnvägssystemet måste moderniseras, digitaliseras och standardiseras, för att järnvägen ska förbli ett hållbart och konkurrenskraftigt transportmedel.

3.1 Prissättning av transporter

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets ställningstagande att priserna på transporter så nära som möjligt bör avspegla transporterens marginalkostnader, vilket inkluderar externa effekter såsom utsläpp och buller. Eftersom ökad elektrifiering medför minskade bränsleskatter förväntas förutsättningarna för att hantera vägtrafikens externa effekter att försämrats. Detta medför ett ökat behov av nya styrmedel, såsom fordonsskatter och kilometerskatter. Dyliga styrmedel kan ge negativa effekter, bl.a. för låginkomsttagare och människor som bor på landsbygd. Därför menar Länsstyrelsen att det kan finnas behov av kompensatoriska åtgärder, exempelvis genom höjt grundavdrag på inkomstskatt för de som bor på landsbygd. Länsstyrelsen vill också påtala vikten av en långsiktig transportpolitik, med tydliga politiska signaler om hur framtida styrmedel ska utformas.

3.2 Tillgänglighet

Länsstyrelsen välkomnar förslag som bidrar till att trafiklagstiftningen anpassas i syfte att förbättra möjligheterna till cykling.

De i remissen föreslagna åtgärderna gäller dock bara cykling inom samhällen. Länsstyrelsen vill därför påminna om att cykling även sker mellan samhällen och på landsbygden. Regelöversynen och planeringen bör även gynna byggande av säkra, trygga, gena och lättcyklade GC-vägar för att öka attraktiviteten för längre cykelpendling och fritidscyklning.

3.3 Klimatpåverkan

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att målen för transport- och klimatpolitiken kan nås, men att det då krävs ytterligare styrmedel. Länsstyrelsen menar att dyliga styrmedel bör syfta både till att öka andelen biodrivmedel och att begränsa det totala trafikarbetet. Länsstyrelsen delar också bedömningen att prissättningen av fossila koldioxidutsläpp bör vara enhetlig i hela

transportsektorn. I sammanhanget vill Länsstyrelsen påtala att detta även gäller flyget, såväl inrikes som utrikes.

3.5 Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen vill påtala att flera av de trafiksäkerhetsåtgärder som föreslås kan medföra såväl sänkta hastigheter som minskade utsläpp. Sänkta hastigheter för biltrafik kan dessutom indirekt bidra till ökad attraktivitet för kollektivtrafik och cykel.

4.1 Kostnadsstyrning och kontroll

Länsstyrelsen välkomnar regelbundna planrevideringar som möjliggör omprövning av beslutade projekt. Härigenom förbättras möjligheterna att säkerställa att planerade investeringar är samhällsekonomiskt lönsamma. Detta eftersom kostnader och nyttor ofta klarnar under utredningsskedet.

5.3 Kostnader i järnvägssystemet

Ur ett regionalt perspektiv vill Länsstyrelsen påtala att det är mycket problematiskt att det fortfarande 2040 förväntas finnas flera sträckor utan signalsystemet ERTMS på såväl västra som södra stambanan. Därav finns risk att trafiken till Stockholm, från Malmö och Göteborg kan behöva stängas. Länsstyrelsen menar därför att införandet av järnvägens ERTMS bör påskyndas.

Allmänna synpunkter

Rimligt att prioritera drift och underhåll av befintligt system

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att drift och underhåll av befintligt system bör prioriteras framför investeringar i ny infrastruktur. Samtidigt menar Länsstyrelsen att det därmed finns starka skäl att utöka den ekonomiska ramen, vilket exempelvis skulle möjliggöra återtagande av eftersatt järnvägsunderhåll.

Transporteffektivitet beaktas inte tillräckligt

Länsstyrelsen är starkt kritisk till att Trafikverkets transportinfrastrukturplanering inte tydligare beaktar transporteffektivitet. Planeringen utgår från fortsatt ökning av trafiken. Länsstyrelsen tolkar detta som att Trafikverket gör ett avsteg från de slutsatser som de stod bakom i den så kallade SOFT-utredningen (Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet). Inriktningsunderlaget missar att olika typer av åtgärder samverkar och på så sätt kan öka chanserna att nå målen för transportsystemet.

Ett ökat fokus på transporteffektivitet skulle dessutom ligga väl i linje med regeringens klimathandlingsplan (Skr. 2023/24:59) och med de förslag som presenterades i klimaträttsutredningens slutbetänkande (SOU 2022:21).

Länsstyrelsen menar också att fyrstegsprincipen skulle kunna tillämpas tydligare. Exempelvis genom fler åtgärder i steg 1 och steg 2.

Länsstyrelsen vill även påtala att det finns flera andra skäl för en transportsnål infrastrukturplanering än minskade koldioxidutsläpp. Exempelvis bidrar en transportsnål planering till mer grönska, mindre buller och färre hårdgjorda ytor i tätorter. Detta leder i sin tur till ökad attraktivitet och högre motståndskraft mot klimatförändringar.

Restidvinster med bil övervärderas

Ur figur 2 på s. 41 framgår att Trafikverket räknar med höga reskostnader för bil. Detta medför i förlängningen att bilisternas tidvinster vid nya vägbyggen, genererar stora ekonomiska vinster i de samhällsekonomiska modeller som Trafikverket använder. Dessutom ökar vinsterna om hastigheterna på de nya vägarna är höga. Länsstyrelsen menar att detta är mycket problematiskt och att metoden inte främjar en målstyrd planering.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Anders Thornberg med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Jörgen Peters, länsarkitekt Cecilia Engström samt energi- och klimatsamordnare Patrik Ekheimer medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.