

## Begäran om yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037, rapport 2020:186

Er beteckning: I2020/02739

### Sammanfattning

Länsstyrelsen i Halland (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 tydligt avsteg från de slutsatser som de stod bakom i den så kallade SOFT-utredningen.

Inriktningsunderlaget missar att olika typer av åtgärder samverkar och på så sätt kan öka chanserna att nå målen för transportsystemet.

Det framgår inte i inriktningsunderlaget hur barnperspektivet beaktats.

### 2.4 Ett regionalt utvecklingsperspektiv

Länsstyrelsen finner att inriktningsunderlaget genomsyras av ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv men det som Trafikverket ger uttryck för i centrala utmaningar, kap 2.3.4. *Tillgänglighet i hela landet och tillgänglighet för alla* saknas i de bedömningar av utmaningar och förutsättningar ur ett regionalt utvecklingsperspektiv som regionerna har bistått Trafikverket med i inriktningsunderlaget och som redovisas i kap 2.4. Med tanke på att Sveriges regioner har ansvar för den regionala utvecklingen och för att upprätta länsplaner för transportinfrastrukturen, utgör de viktiga aktörer i arbetet för att infrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen samt klimatmålen nås. Utformningen av transportsystemet ska bidra till ett mer inkluderande samhälle och motverka ökande skillnader mellan olika grupper i landet. Avsaknaden av sociala konsekvensanalyser i regionala bedömningar av utmaningar och förutsättningar riskerar att leda till att transportsystemet istället bidrar till segregation och ökande skillnader mellan olika grupper.

Avsnittet 2.4.5. *Tillgänglighet i städer och på landsbygder* belyser frågan om landsbygdsperspektivet på ett bra sätt, om olika förutsättningar, anpassningar, vägtransport,

2021-01-27

400-8069-2020

underhåll. Även vikten av att möjliggöra en fortsatt utveckling av besöksnäringen och de gröna näringarna lyfts.

### 3.6 Antagna klimatstyrmedels kostnadseffektivitet och hållbarhet

I avsnitt 3.6.3. hävdas att förbättrade alternativ till vägtrafik endast ”i blygsam utsträckning [kan] bidra till att minska transportsektorns utsläpp”. Aktuell internationell forskning pekar dock på det motsatta, vilket bland annat visas av Naturvårdsverket (<https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/Omvandling-av-trafikleder-och-stadsdelar/>)

I avsnitt 3.6.7 lyfts tre exempel som var för sig inte bedöms ge något betydande bidrag till minskade klimatutsläpp. Då dylika åtgärder samverkar måste dessa betraktas som en sammanhängande helhet. Ett sådant angreppssätt hade lett till helt andra slutsatser.

Trafikverket hyser starkt tilltro till en kraftigt höjd andel biodrivmedel i sin infrastrukturplanering. Samtidigt visar underlaget på en medvetenhet kring att det inte är helt problemfritt att höja andelen biodrivmedel (avsnitt 3.6.5–3.6.6). I dagsläget importeras cirka 90 procent av de biodrivmedel som används i Sverige. Energimyndighetens senaste drivmedelsanalys visar också att 20 av 65 företag som rapporterade enligt drivmedelslagen 2019 inte klarade måluppfyllnaden för 2020 (Energimyndigheten, *Drivmedel 2019: Redovisning av rapporterade uppgifter enligt drivmedelslagen, hållbarhetslagen och reduktionsplikten*, s. 8). Då det redan nu är svårt att uppfylla dagens relativt låga reduktionspliktskvoter, finns det starka skäl att vara mer restriktiv när det gäller bedömningar av biodrivmedlens framtida volymökningar. Framgent kan vi räkna dels med ökad utländsk konkurrens kring biodrivmedel, dels med en ökad inhemsk konkurrens om biomassan. Länsstyrelsen delar bedömningen att biomassan på sikt endast kommer att räcka till användningsområden som har begränsade möjligheter att elektrifiera, som luftfart och sjöfart (avsnitt 3.1.2). Detta riskerar att medföra en restriktiv hållning hos marknadsaktörerna kring investeringar i anläggningar för produktion av biodrivmedel till vägtrafik. Länsstyrelsen vill också betona att en ökad produktion av biodrivmedel måste göras på ett sådant sätt att varken livsmedelsproduktion eller biologisk mångfald hotas.

Länsstyrelsen vill även påtala att det finns risker med en alltför stark tilltro till elektrifiering. Hittills har producenterna av laddbara fordon varit villiga att avsätta fordon på den svenska marknaden. Om större länder inför nya styrmedel kring laddbara fordon finns en risk att producenterna kommer att prioritera dessa länder, vilket skulle kunna begränsa avsättningen av laddbara fordon till Sverige.

I avsnitt 3.6.8 påtalas att bränsleskatten kommer att bli alltmer regressiv med tiden. Länsstyrelsen vill därför understryka behovet av kompensatoriska åtgärder för boende på landsbygden, exempelvis genom höjt grundavdrag på inkomstskatt.

### 3.8 Ökad internationalisering

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att den svenska transportplaneringen behöver samspela väl med den internationella transportplaneringen och att Sverige måste ha en proaktiv hållning, bland annat för att säkerställa att framtidens transporter blir hållbara och säkra. I avsnitt 3.8 redogörs för flera angelägna initiativ. Det är viktigt att dessa initiativ koordineras och att gemensamma lösningar utvecklas. Exempelvis vill Länsstyrelsen peka på vikten av gemensamma standarder kring elektrifiering av tunga vägtransporter längs stråket Hamburg–Oslo.

### 4.4 Osäkerheter i prognoserna

Länsstyrelsen menar att det är problematiskt att Trafikverket inte i högre grad tagit hänsyn till den pågående pandemins långsiktiga effekter (avsnitt 4.4.2).

### 7.2 Samhällsekonomiska effekter

Trots att inriktningsunderlaget genomgående lyfter jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv är den sammantagna bedömningen i kap 7.2.8 *Jämställdhet och andra socioekonomiska aspekter* att det är en svår utmaning att planera transportsystemet så att skillnader i tillgänglighet, exponering för trafikens negativa konsekvenser och omställningen till ett fossilfritt transportsystem samtidigt leder till ökad jämställdhet och minskade socioekonomiska skillnader mellan olika grupper i samhället. Det anges även att det inte är möjligt att entydigt bedöma hur de lagda inriktningsförslagen påverkar jämställdheten. Detta på grund av dessa frågeställningars komplexa natur och att inriktningsunderlaget kan innebära risker för att tillgängligheten för vissa socioekonomiskt mer utsatta grupper försämras, vilket förmodligen kan antas samvariera med exempelvis etnicitet, utbildningsbakgrund och kön.

### 7.3 Hållbarhetsbedömning

I avsnittet 7.3.4.2. *Tillgänglighet i hela landet* finns mål för tillgänglighet även på landsbygden, om tillgänglighet till arbete/skola, offentlig och kommersiell service samt kultur och upplevelser, tillgång till arbetskraft och marknader. Underlaget bedömer också att prioriteringen av vidmakthållande, och därmed förutsättningen att bibehålla dagens funktionalitet, kan bedömas vara särskilt viktig för tillgänglighet på landsbygden.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att Trafikverket har beaktat landsbygdens förutsättningar i tillräcklig omfattning, åtminstone på ett övergripande plan.

### Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen är starkt kritisk till att Trafikverkets transportinfrastrukturplanering inte tydligare beaktar transporteffektivitet. Länsstyrelsen tolkar detta som att Trafikverket gör ett tydligt avsteg från de slutsatser som de stod bakom i den så kallade SOFT-utredningen (Strategisk plan

2021-01-27

400-8069-2020

för omställning av transportsektorn till fossilfrihet, 2017). Länsstyrelsen vill också påtala att Klimatpolitiska rådet lyfter fram ökad transporteffektivitet som den första av tre viktiga åtgärder för att sluta det återstående utsläppsgapet och att Klimatpolitiska rådets bedömning är att det finns en betydande potential av kostnadseffektiva åtgärder inom detta område (Klimatpolitiska rådets rapport 2019, s. 59; Klimatpolitiska rådets rapport 2019, s. 55).

Höjda bränslepriser är i princip den enda trafikbegränsande åtgärd som Trafikverket fokuserar på i sin planering. Länsstyrelsen menar att Trafikverket borde ha föreslagit fler åtgärder som syftar till ökat transporteffektivitet. I avsnitt 4.4.3 framgår att det finns en stark korrelation mellan å ena sidan prognoser och planeringsunderlag, och å andra sidan det faktiska utfallet. Således finns det goda möjligheter att skapa ett transporteffektivt samhälle genom att planera för ett sådant. I sammanhanget är det viktigt att påtala att det finns ett stort behov av samplanering. Exempelvis bör åtgärder som ökar tillgängligheten i en transportnod samplaneras så att tillgängligheten samtidigt minskar någon annanstans.

Inriktningsunderlaget redogör för kvinnors och mäns olika användande och behov av transportsystemet. Vad som dock inte tydligt framgår i inriktningsunderlaget är hur barnperspektivet beaktats. Ett väl fungerande transportsystem måste även kunna tillgodose resbehov för barn och ungdomar. Detta gäller även för den växande gruppen äldre i samhället. Transportsystemet ska möjliggöra ett gott liv för alla.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Brittis Benzler med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande. Vidare har i ärendet deltagit länsarkitekt Cecilia Engström, lantbruksdirektör Kristin Ovik, miljö- och klimatsamordnare Patrik Ekheimer och sakkunnig jämställdhet Urszula Hansson.

Brittis Benzler

Peter Svelenius

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

## Så här hanterar länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).