

Enheten för kulturmiljö och samhällsplanering  
Lena Jernberg  
Direkt 010-2250451  
lena.jernberg@lansstyrelsen.se

Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Yttrande över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 - 2033 och 2022 -2037

Er beteckning: TRV 2020/73376 (I2020/02739)

Länsstyrelsen yttrar sig som regional statlig myndighet, utifrån ansvaret att främja länets utveckling och rollen att samordna statliga myndigheter i samhällsplaneringen. Länsstyrelsen uppdrag är att verka för ett ökat genomslag av de nationella klimat- och energimålen inom regionalt utvecklings- och tillväxtarbete samt de rättighetsbaserade målen. Samverkan har skett med Region Dalarna som är planupprättare för transportinfrastruktur i Dalarna samt med Länsstyrelsernas nätverk för regional utveckling och samverkan i miljömålssystemet.

### Information om förutsättningarna i Dalarnas län

Dalarna inrymmer stora och viktiga världsledande exportföretag vars ekonomiska aktiviteter har en avgörande betydelse för landets ekonomiska utveckling. Var fjärde godsvagn som idag rullar genom Sverige har Dalarna som slutdestination eller ska rulla genom länet. Dalarna är samtidigt landets i särklass ledande besökslän utanför de tre storstadsregionerna med stora planerade investeringar, starkt ökad sysselsättning och därmed ett ökat resandebehov.

Genom Dalarna sträcker sig flera nationella stamvägar (E16, E45, Rv50, Rv70) som interagerar med övriga prioriterade regionala stråk. Dalarna är unikt vad gäller en omfattande belastning på vägtransportsystemet särskilt för långväga personresor och godstransporter. Den omfattande turisttrafiken har en påtaglig påverkan på transportsystemets kapacitet i hela Dalarna, varav en stor del på det regionala vägnätet. Under högsäsong har Dalafjällen över 100 000 besökare och man brukar tala om en "stad på fjället" - ett "Västerås" som förflyttar sig varje vecka till och från Sälen-/Idreområdet, vilket ställer höga krav på vägstandard och hastighetsanspråk för såväl den nationella som regionala tillgängligheten i det funktionellt prioriterade vägnätet.

Dalarna har 15 kommuner och är ett av de till ytan största och mest glest befolkade länen i EU och Sverige samt har stora skillnader med både växande och krympande befolkning på olika orter. God infrastruktur i kombination med goda

livsmiljöer blir viktiga delar i arbetet för en hållbar regional utveckling och tillväxt. Samhällsplaneringen behöver skapa goda livsvillkor både på större och mindre orter. Tillgång till vidgade arbetsmarknadsregioner inom och utom länsgränsen är speciellt viktigt för boende på mindre orter där utbudet på orten är begränsat. Goda pendlingsmöjligheter och korta restider är avgörande.

## Länsstyrelsens synpunkter och inspel

Länsstyrelsen i Dalarna bedömer att följande delar är viktiga att beakta i kommande transportinfrastrukturplanering:

- Åtgärder som direkt och indirekt påverkar Dalarnas regionala utveckling både i ett nationellt och internationellt perspektiv genom nödvändiga investeringar i viktiga transportstråk. Järnvägskapacitet, vägstandard och hastighet måste upprätthållas på viktiga transport- och pendlingsstråk.
- En klimatinriktning baserad på elektrifiering och alternativa bränslen i kombination med transporteffektiva åtgärder för ett hållbart samhälle. Medel i såväl nationell plan som länsplanerna ska kunna användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg.
- Utveckling av en effektivare och samordnad planeringsprocess.
- Resurser för samverkan för att nå mål tagna för hållbara ekosystem och fungerande ekosystemtjänster.
- Digitalisering, klimatanpassningen av infrastrukturen samt barnkonventionen.

I följande avsnitt redogörs för länsstyrelsens synpunkter.

### Dalarnas regionala utveckling

Inriktningsunderlagets fokus på att vårda det vi har genom tydliga satsningar på vidmakthållande och underhåll är viktigt för Dalarna, då vi har en omfattande infrastruktur med många mil väg och järnväg som behöver vidmakthållas för att bibehålla länets konkurrenskraft och stärka förutsättningarna för ett sammanhållet Dalarna. Denna satsning får dock inte ta så stort fokus att det helt eller delvis konkurrerar ut viktiga investeringar för utveckling av infrastrukturen.

Vikten av det internationella perspektivet behöver få stor uppmärksamhet i den nationella infrastrukturplaneringen, bland annat mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges exportintensiva industri. Det gränsöverskridande transportsystemet i Norden och Europa bör få fortsatt

uppmärksamhet inför nästa nationella plan, och att fler anslutande stråk med betydelse för Sveriges export bör lyftas fram.

Trafikverkets pågående arbete kring åtgärder för systematisk hastighetsanpassning från 90 km/h till 80 km/h, innebär märkbart ökade restider för såväl långväga personresor som dagliga arbetsresor. Detta får sammantaget tydliga negativa genomslag för kommuner och näringsliv, inte minst för besöksnäringen, i form av en såväl försämrad regional som nationell tillgänglighet. Länstransportplanernas tilldelade medel räcker inte för att anpassa viktiga transportstråk.

Dagens modeller för vad som anses vara samhällsekonomiskt gynnsamt missgynnar mindre orter på ett ohållbart sätt. Dalarna är ett exportintensivt län och exportvärdet omfördelat på regional nivå istället för där företagens huvudkontor är lokaliserade resulterar i ett dubbelt så stort exportvärde, 66 miljarder istället för 35 enligt SCB:s statistik (Rapport från Mellansvenska handelskammaren, Dalarnas och Gävleborgs betydelse för Sveriges export-Analys av nationellt exportvärde och fördelning på regional nivå). Detta ställer större krav på kapacitet och fungerande järnväg och vägnät i länet än vad som syns i inriktningsunderlaget.

## **Klimatinriktning och transporteffektivt samhälle**

### **Klimatinriktning**

Länsstyrelsen anser att en klimateffektiv infrastrukturplanering är en förutsättning för det hållbara samhället. Klimatinriktningen får dock inte leda till kraftigt ökade klyftor mellan täta och glesa miljöer. Ökad elektrifiering och en kraftig utbyggnad av laddinfrastruktur och infrastruktur för alternativa bränslen, som ex. biodrivmedel och vätgas, i hela landet är en viktig inriktning för att klara klimatmålen. Denna inriktning måste dock kompletteras med fler transporteffektiva åtgärder för utvecklingen av vår framtida infrastruktur. Transportsektorns anspråk på hållbara drivmedel och behov av ökad elförbrukning behöver även ställas i relation till andra samhällssektorerens behov, som sjöfart, flyg och industri.

Digitaliseringen och innovativa transportlösningar kan göra en stor skillnad för att öka tillgänglighet och delaktighet i samhället. Geografiskt kommer vi dock fortsatt behöva transportera gods och personer. I de delar av länet där tillgängligheten på järnväg och väg inte räcker till är flyget en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv, och därför är omställningen till klimatneutralt flyg avgörande. En elektrifiering av flyget har potential att bidra till att i huvudsak på kortare distanser minska flygets utsläpp och kan på sikt spela en

viktig roll för inrikesflyget. En översyn av bedömningen för trafikplikt på regionala flygplatser bör ses över i en helhetslösning för transportinfrastrukturen mot bakgrund av framsteg inom elektrifiering och framtida möjligheter till fossilfritt flyg.

### Åtgärder för ett transporteffektivt samhälle

Inriktningsunderlaget saknar långsiktiga perspektiv om ökad transporteffektivitet, så som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur. Länsstyrelsen kan inte se att ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, eller de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, varit vägledande för Trafikverkets framtagande av inriktningsunderlaget.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan pekar regeringen på vikten av åtgärder för ett transporteffektivt samhälle:

*”Trafikarbetets utveckling är en av de faktorer som har störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas. För att etappmålet för inrikes transporter och det övergripande klimatmålet ska kunna nås behöver Sverige bli ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten.”*

I inriktningsunderlaget framförs slutsatsen att åtgärder för ett transporteffektivt samhälle som alternativ till vägtransporter bara blygsamt kan bidra till minskade klimatutsläpp från transportsektorn. Trafikverket redovisar resultatet av modelleringar där åtgärder studeras var för sig. Åtgärderna som undersöks är en kraftig expansion av landets kollektivtrafik, ambitiösa järnvägssatsningar samt ambitiös cykelsatsning och det visar sig att var och en av dessa ger små effekter. Det faktum att åtgärder behöver kombineras för att ge resultat framgår inte i underlaget.

Länsstyrelsen anser att inriktningsunderlaget bör belysa brister och åtgärder för hur medel i såväl nationell plan som länsplanerna kan användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg.

### En effektivare och sammanhållen planeringsprocess

Ett av de stora problemen inom samhällsplaneringen i Sverige idag är att den kommunala planeringen ofta är skild från den statliga och regionala planeringen för infrastruktur. Länsstyrelsen bedömer att det behövs ett tydligare fokus i inriktningsplaneringen för att den ska kunna närma sig den kommunala fysiska planeringen.

Processen kopplad till den ekonomiska infrastrukturplaneringen drivs genom en av Trafikverket utvecklad arbetsmetodik med åtgärdsvalsstudier. En process som

inte är styrd av vare sig förordning eller lag och skiljer sig markant från traditionell fysisk planering. Intentionerna kring hur arbetet ska bedrivas är beskrivna i prop. 2011/12:118. I propositionen står att tillräcklig tid bör ges för planering av kompletterande fysisk infrastruktur och konkret samordning. Det finns med andra ord en önskan om samordning mellan den kommunala planeringen och den nationella och regionala transportinfrastrukturen, men det saknas ett formellt stöd i lag eller förordning för en sådan samordning.

I inriktningsunderlaget lyfts även önskemål om kommunala trafikstrategier kopplat till den kommunala översiktsplaneringen. Även detta är ett arbete utan formell status och lagstadgad process.

### **Biologisk mångfald och grön infrastruktur**

Grön infrastruktur handlar om hur naturens funktioner och kvaliteter hänger ihop. Länsstyrelsen har tagit fram regionala handlingsplaner med listade åtgärder för att nå satta mål. Mål satta med syftet att nå naturtypsvisa miljökvalitetsmål. Arbetssättet kräver mycket samarbete med en lång rad aktörer. Trafikverket är här en viktig aktör.

I Dalarnas handlingsplan och åtgärdsförslag finns formuleringar som i hög grad är beroende av insatser från Trafikverket. Exempelvis: verka för att minska hinder för en lång rad av arter som påverkas av vägar och järnvägar; i vägskötsel vårda och ta hänsyn till gräsmarksvegetationen och sprida den kunskapen till lokala väghållare; delta i implementeringen av renbruksplaner. Det finns även behov av att formulera ytterligare åtgärder.

Länsstyrelsen i Dalarnas län vill framhålla att arbetet med grön infrastruktur är en viktig del som länsstyrelserna kan och vill samverka med Trafikverket. Det är angeläget att resurser ges för samverkan för att nå mål tagna för hållbara ekosystem och fungerande ekosystemtjänster.

Länsstyrelsen saknar en diskussion om konsekvenser på den biologiska mångfalden när Trafikverket i underlaget räknar med en kraftig ökning av användningen av biodrivmedel.

### **Miljö- och klimatanpassning av befintlig och ny infrastruktur**

Det är positivt att Trafikverkets uppfattning är att andelen personer som utsätts för trafikbuller kommer minska med planerade och förväntade åtgärder.

Framförallt pekar Trafikverket på att åtgärder mot att minska exponeringen av buller är mest lämpade i samband med projekteringar och upphandlingar. Detta ställer sig länsstyrelsen positiv till då bulleråtgärder anpassade för den specifika situationen kan ses mer effektiva.

I *Nationell strategi för klimatanpassning* (prop 2017/18:163) anges följande: ”Konsekvenserna av klimatförändringarna kommer att bli betydande för ett flertal kommunikationssystem. Speciellt sårbara är vägar och järnvägar där ökande nederbörd och ökande flöden i vattendrag och dräneringssystem kan ge stora problem. Klimateffekter för kommunikationer kan bland annat bli översvämning och bortspolning av vägar och vägbankar, skadade broar samt ökade risker för ras, skred och erosion. /.../ Klimatförändringarna och dess effekter påverkar således transportsystemets och infrastrukturens robusthet samt tillförlitlighet och kan också orsaka olyckor. Klimatförändringarna och dess effekter kommer därmed att påverka förutsättningarna för att kunna nå det övergripande målet för svensk transportpolitik, vilket är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Länsstyrelsen anser att klimatanpassningen av infrastrukturen inte får så stort utrymme i inriktningsunderlaget. Trafikverket tar inget helhetsgrepp om frågan. I Trafikverkets *Handlingsplan för Trafikverkets klimatanpassningsstrategi förkortad version*, presenteras myndighetens klimatanpassningsstrategi som tre delar som sedan utvecklas med en rad åtgärder för att uppnå dessa. Trafikverket behöver ta dessa interna styrdokument i beaktan så de får genomslag i inriktningsunderlaget.

### **Krisberedskap, säkerhetsskydd, säkra kommunikationer, civilt försvar samt totalförsvar**

Inom dessa områden läggs stort fokus i inriktningsunderlaget och i stora drag har länsstyrelsen ingen invändning. Det är stora planeringsområden där mycket aktivitet pågår inom många organisationer och som kommer växa inom de närmsta åren. Fungerande infrastruktur är och kommer fortsatt vara oerhört viktigt för det civila försvaret samt totalförsvaret.

### **Digitalisering**

Det pågår ett stort arbete med en digitaliserad samhällsbyggnadsprocess ledd av Lantmäteriet och Länsstyrelserna. Där är det viktigt att processerna för kommunernas samhällsbyggnad kan harmoniera med den statliga planeringen av infrastruktur. Länsstyrelsen saknar en ambition om att aktivt medverka i att stötta den digitaliserade samhällsbyggnadsprocessen med utveckling och innovation kopplat till infrastrukturplaneringen.

### **Barnkonventionen**

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att Barnkonventionen är lag. Barnkonventionen innebär att prövningar av barnets bästa ska göras i utarbetande av policyers, budgetar, riktlinjer, planer, strategier mm. Beslutsfattare ska ha kunskap om barnets rättigheter och omsätta den i verksamheten. Kunskap om barns levnadsvillkor ska ligga till grund för beslut och prioriteringar som rör barn. Länsstyrelsen saknar en synlig analys vad barnperspektivet kan innebära i infrastrukturplaneringen. Genom varje samhälle, stad och by går det en statlig väg och barns behov handlar inte enbart om trafiksäkerhet utan även om en gestaltad livsmiljö för den miljö barn lever i och ska röra sig i på egen hand.

### **De som medverkat i beslutet**

Beslutet har fattats av landshövding Ylva Thörn med handläggare Lena Jernberg som föredragande. I beslutet har även enheterna för Agenda 2030, kulturmiljö och samhällsplanering, naturskydd, samhällsskydd samt miljötillsyn och efterbehandling medverkat.

*Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.*

### **Kopia till**

Region Dalarna