



Länsstyrelsen
Värmland

Samhällsbyggnad
Kester Gibson

YTTRANDE

Datum
2017-11-23

Sida
1(7)
Referens
340-7114-2017

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Dnr: N2017/05430/TIF

Ärendet

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 har lämnats till Länsstyrelsen Värmland på remiss. Remissvaren ska ha kommit in till Näringsdepartementet senast den 30 november 2017. Planen har behandlats i samråd med berörda enheter inom Länsstyrelsen Värmland.

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen Värmland tillstyrker de viktiga investeringar för Värmland som läggs fram i den nationella planen. Planen presenterar på ett tydligt och pedagogiskt sätt den fördelning av medel för underhåll och investeringar i den statliga infrastrukturen som planeras för de kommande tolv åren. Länsstyrelsen ser positivt på Trafikverkets huvudslutsatser när det gäller analyser av brister samt förslag till åtgärder som berör Värmlands län, samtliga bedöms positiva för både klimatet och länets framtida utveckling. På en nationell nivå behöver planen däremot utvecklas vidare för att i nödvändig utsträckning bidra till uppfyllelse av klimatmålen samt regeringens ambitioner för bostadsbyggande. En omprioritering av åtgärder bör övervägas för att öka planens bidrag till omställningen av transportsystemet med syfte att minska klimatpåverkan.

Planens bidrag till klimatmål

Omställning till minskad klimatpåverkan

Länsstyrelsen Värmland anser att förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 inte i tillräcklig grad bidrar till att nå klimatmålen.

Länsstyrelsen vill påminna om att Trafikverkets åtgärdsplanering enligt regeringens uppdrag ska utgå från sex prioriterade samhällsutmaningar, varav den första är ”Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer”.

Då planens åtgärder tar mycket stora samhälleliga resurser i anspråk är det rimligt att dessa används för att få så stort genomslag på samhällsutmaningarna som möjligt. Länsstyrelsen anser därför att det är anmärkningsvärt att Trafikverket i planförslaget inte ser att infrastrukturplaneringen har någon stor roll i omställningen för en minskad klimatpåverkan.

Omställningen av fordonsparken till fossilbränslefrihet kännetecknas av tröga processer som sannolikt inte kommer att hinna få fullt genomslag inom de tolv år som återstår tills sektorsmålet om minskade utsläpp från inrikes transporter med 70 procent ska vara uppfyllt år 2030. Därmed går det inte att enbart förlita sig på att omställning av fordonsparken och förnybara drivmedel är tillräckliga för att klara klimatmålet. Alla åtgärder för att minska transporternas klimatpåverkan är därför viktiga för att nå de överenskomna målen.

I den samlade effektbedömningen framgår att planförslaget bedöms bidra till ”en dämpad tillväxt av vägtrafiken och utsläppen från trafiken” (s.83). Trafikverket konstaterar även att ”infrastrukturen i sig har en begränsad roll för omställningen” (s. 25). Länsstyrelsen Värmland framhåller att infrastrukturåtgärder är av stor vikt för klimatomställningen och att en minskning av vägtransporter behövs på kort sikt för att transportsektorn ska bidra till minskad klimatpåverkan enligt överenskomna mål.

I underlagsrapporten *Åtgärder för minskade utsläpp av växthusgaser* gör Trafikverket bedömningen att de infrastrukturåtgärder som kan inrymmas i planen kommer att ha en förhållandevis liten påverkan på vägtrafikarbetet fram till 2030, men att de kan bidra. Samtidigt påpekar Trafikverket att det finns större möjligheter att påverka infrastrukturutvecklingen till mer energieffektiva rese- och transportmönster fram till 2045. Länsstyrelsen anser att rapportens slutsatser motsäger ståndpunkten i planförslaget vad gäller infrastrukturens möjlighet att bidra till minskad klimatpåverkan. För att uppnå effekterna till 2045 anser Länsstyrelsen att flera av de långsiktiga åtgärderna som föreslås måste komma med redan nu i Trafikverkets planering.

Länsstyrelsen förordar att planförslaget bör ta tydligare utgångspunkt i slutsatserna i *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*, som Trafikverket tillsammans med fem andra myndigheter har tagit fram på uppdrag av regeringen. Här framhåller myndigheterna att omställningen av transportsystemet behöver stå på tre ben: transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt högre andel förnybara drivmedel. Där framhålls även att infrastrukturåtgärder är en viktig del för att åstadkomma ett transporteffektivt samhälle. Vidare instämmer Länsstyrelsen i den strategiska planens slutsats att: ”Omställningen till fossilfrihet är ett arbete som kräver att hela samhället strävar mot samma mål. Om klimatmålet ska nås behöver infrastrukturplaneringen inriktas så att tillgängligheten utvecklas inom ramen för klimatmålet och i linje med andra hänsynsmål.”

Miljöbedömning

Länsstyrelsen noterar att miljöbedömningen är gjord innan analysen av planens effekter: *”Miljöbedömningen har sedan det förberedande arbetet återkommande och med kraft påtalat behovet av att det behövs en analys av hur planförslaget sammantaget påverkar trafiken och fördelningen mellan trafikslag. En sådan analys är helt avgörande för att kunna bedöma flera miljöaspekter på mer än lösa antaganden.”* (MKB s. 247).

Den samlade effektbedömningen av planförslaget kom först 30 oktober, långt efter att miljöbedömningen var avslutad och miljökonsekvensbeskrivningen var skriven.

Länsstyrelsen anser att åtgärdsplanen bör inkludera ett alternativt planförslag, för att uppfylla miljöbalkens krav på att identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ. Länsstyrelsen rekommenderar ett alternativ med den nya klimatlagen, miljö kvalitetsmålen och ett transporteffektivt samhälle i fokus. En bra utgångspunkt vore att utveckla något av de klimatscenarier som Trafikverket tagit fram de senaste åren, och som beskrivs i den samlade effektbedömningen.

Vidare anser Länsstyrelsen att prognoser för trafikmängden behöver preciseras ytterligare för att eventuell påverkan på utsläpp och luftkvalitet ska kunna bedömas och uppfyllelse av miljömålen utvärderas. Information om Trafikverkets arbete med klimatanpassning bör också förtydligas, till exempel med uppgifter kring vilka stråk som har riskbedömts och vilka riskreducerande åtgärder i väg- och järnvägsnätet Trafikverket hittills har genomförts.

Uppföljning

Parisavtalet och det klimatpolitiska ramverket medför nya högre krav på uppföljning av transporternas klimatpåverkan. Dagens uppföljning av transporternas påverkan lever inte heller upp till de behov av uppföljning som finns i de regionala klimat- och energistrategierna. Då det endast återstår tolv år till att klimatmålet om inrikes transporter ska vara uppnått år 2030 krävs årlig indikatoruppföljning för att möjliggöra ett effektivt åtgärdsarbete.

För att kunna följa upp klimatlagens mål till år 2030 föreslår Länsstyrelsen att Trafikverket får i uppdrag att årligen uppdatera trafikarbetsuppgifter på regional och lokal nivå. Detta underlag behövs för beräkningar av vägtrafikens utsläpp i den nationella emissionsdatabasen som i sin tur är underlag för det som presenteras på Miljömålsportalen.

Vidare vore det önskvärt att kunna följa upp effekterna, utfall för olika trafikslag och fördelning av medel enligt fyrstegsprincipen inom både regional och nationell infrastrukturplaneringen. Fyrstegsprincipen lyfts fram som vägledande i regeringens direktiv för infrastrukturplaneringen men i praktiken innehåller infrastrukturplanerna på nationell såväl som regional nivå främst steg 3- och steg 4-åtgärder.

Bostadsbyggande och hållbar infrastruktur

I direktivet till den nationella planen för transportinfrastruktur står det att planen ska ge förutsättningar för att möta behovet av ett ökat bostadsbyggande. Planen pekar ut tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet: åtgärder som ökar tillgängligheten och förstör arbetsmarknadsregionen, åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög, och åtgärder som ger mer effektiva transporter i tätorter.

Det kan samtidigt betonas att en samordnad utveckling av bebyggelse och infrastruktur är centralt för att minska transportbehovet, skapa förutsättningar för klimatsmarta transportsätt och därigenom minska påverkan på klimatet.

Länsstyrelsen Värmland har under lång tid påtalat att en förbättring av kommunikationerna mellan Oslo och Stockholm är en av de viktigaste förutsättningar för en fungerande och livskraftig bostadsmarknad i Värmland och flera andra regioner. Länsstyrelsen rekommenderar därför starkt att förslagna investeringar och övriga åtgärder längs stråket tas med i analysen av bostadseffekter som, enligt planen, ska redovisas den 31 januari 2018 inom ramen för den samlade effektbedömningen. I det nuvarande förslaget saknas detta huvudstråk helt i sammanställningen av åtgärderna som kan bidra till ökat bostadsbyggande (tabell 10).

Länsstyrelsen ser det som mycket positivt att Trafikverket har kommit fram till att problemet med överskridande av miljökvalitetsnormer för luftkvalitet och buller är centralt för ett ökat bostadsbyggande, och att problemet måste lösas (s.58). Länsstyrelsens erfarenhet är att riktade åtgärder som brukar falla under rubriken ”trimning och miljö” kan ha stor påverkan på förutsättningar för ökat bostadsbyggande i både större och mindre orter. Länsstyrelsen ställer sig därför bakom utgångspunkten att miljöåtgärder i befintlig infrastruktur bör prioriteras tidigt i planperioden. Ytterligare satsningar på bulleråtgärder och en utvidgning av Trafikverkets åtgärdsprogram för buller skulle i detta sammanhang vara välmotiverade.

BK 4

Länsstyrelsen välkomnar att BK 4 införs. Förslaget innebär flera fördelar för de industrier och verksamheter i Värmland med behov av tunga transporter samtidigt som konsekvensanalysen visar även positiva miljöeffekter i form av minskade utsläpp av både koldioxid och luftföroreningar. Att utveckla ett sammanhängande vägnät för BK 4 har dock utmaningar och ombyggnation av vägnätet och utbyte av broar kommer att kräva särskild hänsyn till kultur- och naturmiljön samt vattenområden.

Namngivna investeringar

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen bedömer de namngivna åtgärder som berör just Värmlands län som välmotiverade ur ett klimatomställningsperspektiv. Åtgärderna syftar huvudsakligen till att bygga ut järnväg och sjöfart, men också cykelvägar och kollektivtrafik.

Flera av de namngivna investeringarna har redan blivit föremål för olika plan- och tillståndsprcesser, men det bör påpekas att några av de utpekade investeringar fortfarande behöver prövas enligt miljöbalken och övriga lagstiftningar.

Slussar för fortsatt Vänersjöfart

Slussarna i Trollhättan kommer enligt senaste bedömningen att vara uttjänta år 2030. Trafikverkets och Sjöfartsverkets samlade bedömning är att byggnation av ny slussled i ny sträckning innan 2030 är den enda möjligheten för att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten.

Länsstyrelsen vill understryka att Vänersjöfarten är av stor vikt för Värmlands världsledande exportindustrier samt länets handels- och besöksnäring. Tidsramen för att ersätta slussarna är låst. Länsstyrelsen rekommenderar därför att arbetet med att ersätta slussarna i Trollhätte kanal prioriteras och sätts igång så snart som möjligt.

Länsstyrelsen ser också goda möjligheter, inom ramen för Trafikverkets kommande åtgärdsvalsstudie för godstransporter i Värmland och i samverkan med kommunerna, att se över väg- och järnvägsförbindelser till hamnarna i Värmland och reda ut hur hamnverksamheter och hamninfrastruktur i norra Vänern kan utvecklas vidare.

Förslaget ligger också i linje med regeringens mål att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Sjöfarten släpper ut mindre koldioxid än motsvarande transporter med lastbil, även om det framöver krävs övriga styrmedel för att minska sjöfartens utsläpp ytterligare.

E45 Säffle - Valnäs

Länsstyrelsen välkomnar en utbyggnad av E45 mellan Säffle och Valnäs. Utöver behovet av att mötesseparera vägen för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet ska det påpekas att ett av huvudsyftena med projektet är att bygga ut cykelnätet och länka samman Säffle och Värmlandsbro. Även betydande åtgärder för att förbättra kollektivtrafik ingår i projektet. Länsstyrelsen Värmland har redan inlett diskussioner med Trafikverket för att se hur stråket kan utformas med hänsyn till de höga natur- och kulturvärden och övriga miljöförhållande som finns längs stråket.

Investeringar på Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan

Arbetet med att åtgärda kapacitetsbrister på Värmlandsbanan, ett av Sveriges högst belastade enkelspår, är ytterst angeläget. Järnvägsplanen för mötesstationer vid Välsviken kommer att fastställas inom kort, och Karlstad kommun och berörda myndigheter arbetar tillsammans för att säkerställa att en utbyggnad av Karlstad C genomförs enligt gällande tidsplan.

Byte av spår på både Värmlandsbanan och Fryksdalsbanan är också nödvändigt för att säkerställa järnvägens funktion och skapa bättre förutsättningar för arbetspendling och bostadsbyggande i länet. Länsstyrelsen anser att åtgärderna på dessa två järnvägslinjer ger bäst potential för att korta ner restider, förbättra kollektivtrafikanvändning och överföra godstransporter från lastbil till tåg, i enlighet med uppsatta mål för klimat- och transporter. Det kan tilläggas att kommunerna längs stråken idag har en god planberedskap vad gäller byggandet av nya bostäder i huvudorterna.

Tåg i tid etapp 4, rangerbangård vid Välsviken, har än så länge inte prövats utifrån miljöbalkens allmänna hänsynsregler och grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Ett antal frågor har uppstått i samband med framtagandet av järnvägsplanen för mötesstationen i samma område men också i Karlstads kommuns arbete med en fördjupad översiktsplan för Välsviken.

Inlandsbanan

Länsstyrelsen ser positivt på att Inlandsbanan finns med som en utpekad brist i förslaget till nationell plan. En upprustning av järnvägen innebär en potentiell ökning av godskapacitet mellan norra och södra Sverige och genom banans anslutning till hamnen i Kristinehamn kan gods även flyttas över till sjöfart för vidare transport ut på havet. En investering i banan skulle också kunna ha positiva effekter för persontrafik och besöksnäringen i Sveriges inland. Länsstyrelsen rekommenderar därför att Trafikverket tillsammans med regionala myndigheter och Inlandsbanan AB vidare utreder järnvägens framtida funktion och utvecklingsmöjligheter under den kommande planperioden.

ÅVS Stockholm-Oslo

Länsstyrelsen anser att de åtgärderna som presenteras i Trafikverkets nyligen framtagna åtgärdsvalsstudie Stockholm-Oslo bör prioriteras i den nationella planen. Investeringarna bedöms kunna skapa goda förutsättningar för att överflytta flygresor, bilresor och lastbilsbaserade godstransporter till järnväg och därmed starkt bidra till ett till ett fossilfritt transportsystem. Som tidigare nämnts är en förbättring av kommunikationerna mellan Oslo och Stockholm också en av de viktigaste förutsättningarna för en fungerande bostadsmarknad i Värmland.

Att bygga ut den hårt belastade delen av järnvägsstråket på sträckan Kil-Karlstad-Kristinehamn till dubbelspår bör prioriteras. Investeringen är motiverad utifrån den kapacitetsanalys som är genomförd och föreslås byggas ut fram till år 2030. Åtgärden syftar till att uppfylla målen om ökad trafik, ökad punktlighet och minskad restid, men skulle också bidra till att uppnå de nationella målen för minskad klimatpåverkan samt ökat bostadsbyggande.

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Kenneth Johansson. Föredragande har varit plan- och infrastrukturhandläggare Kester Gibson. I den slutliga handläggningen deltog också länsråd Johan Blom, verksamhetschef Bengt Falemo, biträdande enhetschef Magnus Ahlstrand samt klimat- och energistrateg Jörgen Persson.

Kopia till (epost): Trafikverket, Region Värmland