



Trafikverket

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er beteckning: TRV 2021/79143 I2021/02884

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen översänt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 på remiss.

Infrastrukturplanen är en av statens största investeringar i vårt gemensamma samhällsbygge. Blekinge är ett transportintensivt län med både stora utmaningar och möjligheter för omställning till mer hållbara transporter och ett transporteffektivt samhälle.

Ett krav i regeringens direktiv till ny nationell infrastrukturplan var att redovisa hur planförslaget ska bidra till en ökad transporteffektivitet i samhället. Länsstyrelsen saknar en tydlig redovisning av planens bidrag till ett transporteffektivt samhälle och anser att det krävs en mer tydlig och styrande målsättning för statens omfattande investeringsplaner för att aktivt bidra till omställningen.

Länsstyrelsens synpunkter

Infrastruktursatsningarna i Blekinge län har varit låga under en lång tid. Utvecklingen av både näringsliv och befolkningens mängd begränsas av en dålig tillgänglighet till ett större omland. För att utveckla en sammanhållen funktionell region är utvecklingen av infrastrukturen av avgörande betydelse.

Av OECD lyfts det fram att brister i infrastrukturen är det största hindret för utveckling, både mellan residensstäderna Växjö, Kalmar och Karlskrona, inom regionen som helhet och till övriga marknader i Sverige och internationellt, särskilt österut. OECD menar att sydöstra delen av Sverige är nära men långt bort. Avstånden är så korta att det borde finnas förutsättningar för större utväxling och uppväxling i företagande och arbetskraft men bristande infrastruktur håller regionen tillbaka.

I dokumentet Sydsvenska prioriteringar från 2021 presenteras ett antal nyinvesteringar inom den sydsvenska infrastrukturen som Sydsverige enats om. Av de fjorton listade åtgärderna återfinns endast en i

Trafikverkets planförslag, mötesstation Knäred på Markarydsbanan. Blekinges saknar därmed flera objekt.

Namngivna åtgärder

Trafikverkets planförslag medger för Blekinges del tre viktiga namngivna åtgärder på väg och järnväg; Sydostlänken, E22 Ronneby Ö-Nättraby och kapacitetsåtgärder inkl. mötesspår på Blekinge kustbana. Däremot framgår det också att samtliga av dessa tre projekt kommer senareläggas ytterligare, mot vilket Länsstyrelsen ställer sig starkt kritiskt. Dessa projekt bör fullföljas inom tidigare lagda tidsramar för att inte hålla tillbaka regionens utveckling.

E22 är den största och viktigaste vägen genom Blekinge och binder samman fyra av fem kommunhuvudorter i länet. Det är också den väg som binder samman Blekinge med Skåne och Öresundsregionen i väst och mot Kalmar och vidare norrut mot Östergötland/Stockholm i öst. Åtgärden har varit aktuell under en längre period med planerad byggstart år 2026 med beräknat färdigställande år 2029. Enligt Trafikverkets planförslag förskjuts byggstarten till slutet av planperioden, 2028-2033. En försenad byggstart sätter stor press på den redan överbelastade vägen och utvecklingen av länet.

För ett mer transporteffektivt nationellt transportsystem på järnvägen som kopplar samman mellersta och södra Sverige och öppnar upp nya transportvägar för svensk basindustri behövs Sydostlänken. För att möta upp den ökade handeln med centrala och östra Europa samt Asien/Kina krävs förbättrad infrastruktur. Det ger effektivare möjligheter till internationella och regionala transporter i samverkan mellan tåg och fartyg. För en hållbar regional utveckling och för att underlätta överflyttningen av vägtransporter till järnvägstransporter är Sydostlänken avgörande för hela Sydsverige. I Trafikverkets planförslag föreslås påbörjandet av Sydostlänken flyttats fram i tiden och ska enligt förslaget inte påbörjas förrän år 2028–2033, detta ställer sig Länsstyrelsen skarpt kritiskt till. Utan Sydostlänken riskerar länets största privata arbetsgivare Volvo att inte uppnå sina miljömål och därmed riskeras i värsta fall 10.000 arbetstillfällen i storregionen inräknat underleverantörer.

På Blekinge kustbana och Öresundstågstrafiken mellan Köpenhamn och Karlskrona reser det idag tio gånger fler personer än för 30 år sedan. Under senare år går det dessvärre att se ett avtagande i denna ökning i paritet med att trafikstörningarna ökat. Därför är mötesspåret i Ronneby en viktig åtgärd för att öka robustheten i nätverket och återge befolkningen tilltron till tågtrafiken. En senareläggning av åtgärden kan därmed medföra en ännu större avmattning av resenärer och problem i möjliggörandet i samplanering av ett stationsområde i närheten av Ronneby airport, länets enda flygplats.

Fler infrastrukturåtgärder i området ger Blekinge förbindelser med stora målpunkter som Malmö/Köpenhamn, Göteborg och Stockholm. Utbyggnaden av dubbelspår mellan Hässleholm och Kristianstad samt motsvarande åtgärd mellan Alvesta och Växjö är båda nödvändiga för Blekinges kommunikationer med omvärlden. Därutöver är också E22 genomfart Mönsterås och stationsombyggnad Emmaboda på Kust-till Kustbanan viktiga åtgärder för hela det sydöstra hörnet av landet.

Hamnar, TEN-T och näringsliv

I Blekinge är Karlshamns hamn och Karlskrona hamn/Baltic port delar i TEN-T övergripande nätverk. Via Motorvägar till sjöss kopplade till hamnarna i Litauen och Polen är sjötransporterna en del i det prioriterade stomnätet. I nätverket utgör hamnarna lösa ändar då det saknas koppling till Scan Med korridoren i Sverige. Att förstärka denna och effektivisera transportnätet på svenska sidan kan göras genom att bygga ut Sydostlänken i gällande plan och förlänga Baltic Adriatic korridoren från Polen till Karlskrona och vidare mot Göteborg. De båda TEN-hamnarna och Sölvesborgs hamn är av stor betydelse för svensk export och import. Beskrivningen av de blekingska hamnarna är i planförslaget i bästa fall blygsam, detta bör åtgärdas.

Social hållbarhet och jämställdhet

Tillgänglighet som central utgångspunkt konstaterar att social hållbarhet genomsyrar planen. Begreppet tillgänglighet utgörs dock framförallt av *tillgången* till ett väl utvecklat transportsystem. Under de senaste åren har Trafikverket tillgänglighetsanpassat busshållplatser och stationer utmed hela det statliga väg- och järnvägsnätet. Trots dessa satsningar återstår fortfarande många hinder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. Fokus kommer därför även fortsättningsvis att ligga på att anpassa busshållplatser längs det nationella stamvägnätet och järnvägsstationer för personer med funktionsnedsättning. Fokus läggs även på att förbättra möjligheterna för arbetspendling både i tätorter och i gles- och landsbygder

Inom området 'effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet' lyfts att forskning och innovation om aktiv mobilitet behöver stärkas. Att det behövs ökad kunskap om hur jämställdhet, jämlikhet och barnperspektiv kan stärkas vid planering och utveckling av transportsystemet. Dessa begrepp föreslås definieras i den nationella planen för att underlätta kopplingen till utvecklingsarbete kring transportsystemet, till exempel genom att synliggöra Agenda 2030 och innehållet i de 17 globala målen med koppling till planens mål.

I den nationella planen för transportinfrastruktur presenteras könsuppdelad statistik på transporter som kan bidra till felaktiga slutsatser om vi inte också tittar på fler faktorer än kön, exempelvis

utbildningsnivå och ålder. Ett exempel är att applicera ett intersektionellt perspektiv på datan.

Barnperspektivet omnämns i planen och det finns kopplingar mellan barns transportbehov och trafikmiljö som belyses. Det framgår dock inte hur barns rättigheter har beaktats särskilt.

Klimatmål

Länsstyrelsen är kritisk till att planförslaget inte bidrar till klimatmålen i större utsträckning. Totalt sett bedöms planförslagets namngivna investeringar minska trafikens klimatpåverkande utsläpp med i storleksordningen 0,1 procent vid år 2040. Klimatpolitiska rådet skriver i sin rapport 2021 att utsläppen behöver minska med minst 8 procent per år för att målet för inrikes transporter till 2030 ska uppfyllas. Länsstyrelsen Blekinge befarar att förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen kommer att bidra ytterst blygsamt till att nå klimatmålen.

Det framgår inte heller hur förslagen i planen bidrar till det transporteffektiva samhället i enlighet med det direktiv som finns.

I planförslagets sammanfattning och i dess kortversion framstår det som om samtliga vägobjekt är motiverade även om trafiktillväxten uteblir. Denna slutsats stämmer inte överens med resultatet som presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen, bilaga 4, figur 25.¹ Där framgår det att 70 procent av de namngivna vägobjekten i planförslaget har svag eller ingen samhällsekonomisk lönsamhet i ett transporteffektivt samhälle.

Trafikverket bedömer att klimatmålet till år 2030 för inrikes transporter nås genom en hög elektrifieringstakt och betydligt ökad mängd förnybara drivmedel jämfört med idag. Att Trafikverket sätter så stor tillit till att utsläppen av klimatpåverkande gaser minskar tack vare åtgärder som ligger utanför infrastrukturplanen, till exempel övergång till biodrivmedel och el, kan ses som problematiskt given myndighetens aktiva roll.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Att den samlade effektbedömningen av nya föreslagna investeringar inte redovisades förrän 31 januari 2022, innebär en brist i underlag till remissinstanserna och att en integrerad miljöbedömningsprocess enligt miljöbalken försvåras.

Länsstyrelsen Blekinge upplever att Trafikverkets redovisning av planens effekter på klimatet är otydlig. Det vore önskvärt med en tydligare redovisning, bland annat med avseende på vilka delar som

¹ [Miljökonsekvensbeskrivning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

ingår i redovisningen, så beräkningar och bedömningar blir enklare att följa.

Tre hinder för omställning

Länsstyrelsen vill lyfta tre utgångspunkter som motverkar den omställning av transportsystemet som krävs.

Trafikverkets basprognoser fram till 2040 beräknar att persontransportarbetet ökar med 25–30 procent, varav största andelen utgörs av personbilstransporter. Godstransporter beräknas öka med 50 procent.

Analysmodellen som Trafikverket använder för att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning riskerar att motverka åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. De kalkylvärden som slår igenom i modellen och därmed i planering av ny infrastruktur är höga värden på restidsvinster för bilister. Länsstyrelsen Blekinge anser att det behövs en beräkningsmodell som styr mot klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt och inte motverkar åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Klimatpolitiska rådet uppmärksammade detta i sin årsrapport 2019².

Den nationella planen för transportinfrastruktur gäller under lång tid och påverkar samhällsutvecklingen. Teknikutveckling och samhällstrender kan förändras snabbare än förväntat. När det gäller objekt i planen som inte börjat byggas, borde deras relevans kunna omprövas då omvärlden förändras snabbt eller ny kunskap blir tillgänglig. Sedan förra planen arbetades fram, har Sverige till exempel fått ett klimatpolitiskt ramverk. I den klimatpolitiska handlingsplanen 2019³ skrev regeringen att planering av transportinfrastruktur är ett viktigt verktyg för att nå de transportpolitiska målen, inklusive etappmålet för klimat, och kan bidra till att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045. Länsstyrelsen Blekinge står bakom Klimatpolitiska rådets uppmaning att ompröva projekt utifrån att klimatmålen ska nås.⁴

I övrigt kvarstår de synpunkter som framfördes under remissvaret till Trafikverkets inriktningsunderlag.

Grön infrastruktur

Att jämföra miljöåtgärder inom vidmakthållande direkt med miljöeffekter från nya investeringarna är en tveksam metod för att dra slutsatser om planförslagets övergripande miljöpåverkan. Det är högst

² [Årsrapport 2019 | Klimatpolitiska Rådet \(klimatpolitiskaradet.se\)](#)

³ [En samlad politik för klimatet klimatpolitisk handlingsplan prop. 20192065 \(www.regering.se\)](#)

⁴ [Årsrapport 2019 | Klimatpolitiska Rådet \(klimatpolitiskaradet.se\)](#)

osäkert att ett minus, dvs. fysiskt intrång i/negativt påverkan för skyddsvärd natur, tas ut av ett annat plus, dvs. ökade anslag för miljöåtgärder inom vidmakthållande. Det är positivt att man jobbar med miljöåtgärder som kan bidra till att "mildra" befintlig negativ påverkan, tex. genom att barriäreffekter minskas genom nya faunapassager. Men att detta skulle göra planförslaget övervägande positivt för "Andra miljöeffekter" är en annan sak.

Utvecklingsprocessen av skyddsvärda naturtyper tar minst flera decennium och ofta hundratals år. Man vet dessutom inte om miljöåtgärder inom vidmakthållande påverkar samma typ av naturmiljöer som det görs fysiskt intrång i inom de nya sträckorna. Dessutom är medlen till vidmakthållande lägre än Trafikverkets uppskattade behov för att vända den negativa tillståndsutvecklingen på vägnätet.

Att man sedan viktar andra riksintressen/samhällsmål såsom behov av "transporteffektiv" infrastruktur som av högre betydelse än miljömål är en sak, men det är högst osannolikt att planförslaget har en övervägande positiv effekt för naturmiljöer. Planförslaget utgör snarare ytterligare ett steg "i de små stegens tyranni" (eng. "the tyranny of small decisions"), där värdefulla naturmiljöer stegvis tas i anspråk/exploateras och fragmenteras över tid.

Detta understryks av att MKB:n konstaterar att 77 procent av analyserade namngivna investeringar i ny sträckning kommer att ha en stor eller medelstor risk för negativ påverkan på utpekade natur- och kulturmiljövärden eller viktiga värden för grön infrastruktur. Över hälften av namngivna investeringar tangerar skyddade naturmiljöer med som är Natura 2000-områden eller naturreservat.

Övriga synpunkter

Förskjutningar i tidplan har länge varit ett gissel och Länsstyrelsen ser behovet av en mer hållbar planerings- och genomförandeprocess för att skapa förtroende för utvecklingen av infrastrukturen på både nationell och regional nivå. Detta är grundläggande för både Blekinges och Sveriges tillväxt. Detta syntes även tydligt i många av svaren på Trafikverkets inriktningsunderlag där det efterfrågades en bättre styrning i transportplaneringen.

Länsstyrelsen Blekinge förvånas över att miljökonsekvensbeskrivningen inte bifogades remissutskicket. Miljöbedömningsprocessen ska vara integrerad med planprocessen och miljökonsekvensbeskrivningen skulle ha inkluderats i utskicket. Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas (6 kap. 12 § MB). För att det ska vara möjligt måste arbetet med miljöbedömningen integreras med planarbetet. Med detta riskerar Trafikverket att värdefulla synpunkter inte kommer fram.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Lena Stävmo med samhällsplanerare Anna Martinsson som föredragande. I beslutet har även klimat och energistrateg Camilla Engdahl, miljömålssamordnare Eva Johansson, grön infrastruktursamordnare Erkki Palmu, handläggare för social hållbarhet Lisa Spjuth samt miljöskyddshandläggare Victor Christiansson deltagit.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.