

Regeringskansliet Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er beteckning: I2021/02884

Sammanfattning

Det är positivt att förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen har ett stort fokus på drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar samt nyinvesteringar för järnvägar. Men fler åtgärder bör miljöbedömas för att kunna utvärdera planen i sin helhet mot bl.a. klimatmålen. Planen bör överlag ha större fokus på åtgärder som leder mot minskade utsläpp från vägtrafiken.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljöbedömningens miljökonsekvensbeskrivning skickades inte ut i remissutskicket. Miljöbedömningsprocessen ska vara integrerad med planarbetet. 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.

Miljökonsekvensbeskrivningen omfattar få delar av hela planförslaget. Trafikverket har valt att inte miljöbedöma de delar som ligger kvar från nuvarande plan och nya tillkommande delar är inte heller bedömda, då underlag inte finns framme för bedömning. Då den samlade effektbedömningen av nya föreslagna investeringar inte redovisas förrän 31 januari 2022 innebär det att arbetet med en integrerad miljöbedömningsprocess enligt miljöbalken delvis ignoreras.

Transporteffektivt samhälle

I direktivet och i regeringens klimatpolitiska handlingsplan konstateras att transportinfrastrukturplaneringen behöver bidra till ett transporteffektivt samhälle. Denna typ av satsningar borde rymmas inom de statliga investeringarna i transportinfrastrukturplanen. Ett transporteffektivt samhälle bidrar till så gott som alla nationella miljö kvalitetsmål, däribland klimatmålet. Det är otydligt hur planförslaget bidrar till en ökad transporteffektivitet i enlighet med direktivet.

Basprognosen

Trafikverket tar regelbundet fram prognoser för den framtida trafikutvecklingen baserat på antaganden om bland annat framtida markanvändning, befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling och bränslepriser. Trafikverket är tydliga med att syftet med prognoserna är att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. Det betyder att de beslut prognosen utgår ifrån är kortsiktiga och därmed mindre lämpliga för långsiktig planering. I Trafikverkets nya basprognos som togs fram 2020 hänvisas till beslutad politik som utgångspunkt, men flera av dessa politiska överenskommelser är nu upprivna.

Kommunal, regional och statlig planering

Länsstyrelsen anser att stadsmiljöavtal är bra och bidrar till att uppnå bl.a. klimatmålen och ett transporteffektivt samhälle. Det är därför olyckligt att Trafikverket föreslår att anslaget till stadsmiljöavtal ska minska under perioden. I direktivet finns ett nytt redovisningskrav för stadsmiljöavtalen och vad de har bidragit med hittills. Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik (K2) har på Trafikverkets uppdrag tagit fram underlag och beräknat bl.a. utsläppsminskningar av koldioxid. Resultaten som efterfrågats av Regeringen redovisas dock inte i planförslaget. I stället anges att säkra slutsatser om avtalens effekter ännu är svåra att dra. Av K2:s rapport framgår att om kommande års stadsmiljöavtal på 9 miljarder gav motsvarande utsläppsminskningar som tidigare, så skulle det röra sig om två procent minskade utsläpp från vägtrafiken år 2030.

Känslighetsanalyser

I miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 14 och 15 analyseras hur planförslagets olika åtgärdsområden bidrar till eller passar in i ett mer transporteffektivt samhälle. Stadsmiljöavtalen bedöms passa väl in och vidmakthållande bedöms sammantaget passa in. Satsningar på järnväg, nya stambanor och sjöfart bedöms i huvudsak passa in, medan effekten av trimningsåtgärderna sammantaget bedöms som osäker. För nyinvesteringar i vägobjekt görs en känslighetsanalys.

Trafikverket undersöker om vägobjekten passar i en framtid med lägre vägtrafik än basprognosen. De delar av planförslaget som riskerar att bli samhällsekonomiskt olönsamma i en framtid med lägre vägtrafik än i basprognosen kan sägas passa dåligt in i ett transporteffektivt samhälle. Resultatet blir att om det råder nolltillväxt för trafikarbetet så når 30 procent av vägobjekten inte samhällsekonomisk lönsamhet och ytterligare 40 procent får en svag lönsamhet. Detta resultat återges inte i planförslaget. I planen konstateras det motsatta, att de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt. Länsstyrelsen ifrågasätter därför slutsatsen.

Klimat

Det är positivt att förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen har ett stort fokus på drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Det är också positivt att huvuddelen av nyinvesteringarna rör järnvägar. Men trots detta bidrar den nationella planen i liten omfattning till de nationella klimatmålen. Positiva effekter från satsningar på järnväg och sjöfart äts till stor del upp av ett ökat trafikarbete på vägarna. Sammantaget beräknas vägtrafikens utsläpp endast minska med 0,1 procent till 2040. Enligt regeringens klimatpolitiska råd behöver utsläppen minska med minst 8 procent per år för att målet för inrikes transporter till 2030 ska uppfyllas. I Regeringens direktiv anges att klimatmålen ska nås och att klimatmålen är en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen.

Mot bakgrund av att vi inte når klimatmålen bör planen i större utsträckning fokusera på åtgärder som bidrar till minskade utsläpp.

Åtgärdsförslagen

Länsstyrelsen anser att breddningen av E4 upp till Arlanda bör ingå i planen (finns med i 10%-alternativet) och att Märsta station är inkluderat. Länsstyrelsen anser att det är angeläget att Trafikverket bygger ut vägkapaciteten och kollektivtrafiken för att möta upp de behov som kommunernas planläggning medför.

Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket tillsammans med Norges motsvarighet ska utreda sträckningen Oslo-Stockholm. En bättre förbindelse med Oslo har goda förutsättningar att knyta ihop två huvudstadsregionerna. Inte minst kopplat till pendling, utbildning och ökat näringslivsutbyte.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Åsa Ryding med handläggare Susann Sass Jonsson som föredragande. I beslutet har även samhällsbyggnadsdirektör Mathias Wahlsten, miljödirektör Johanna Lindgren samt tillväxtdirektör Anna Conzen.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

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