



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Länsstyrelsen i Västmanlands läns yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er beteckning: I2021/02884

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen i Västmanlands län, herefter Länsstyrelsen, har fått Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 på remiss från Trafikverket. Länsstyrelsen lämnar främst övergripande synpunkter på det remitterade förslaget, samt kommenterar vissa specifika förslag som berör Länsstyrelsen uppdrag eller ansvarsområden.

Sammanfattning av Länsstyrelsens synpunkter

- Länsstyrelsen ställer sig bakom Region Västmanlands remissvar för den nationella transportplanen.
- Länsstyrelsen ser positivt på att flera viktiga objekt som har betydelse för länet i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv ingår i kommande plan. Nationella och regionala transportinfrastrukturplaner har stor bäring på samhällsutvecklingen då infrastrukturplanering är en integrerad del av samhällsplaneringen.
- Länsstyrelsen trycker på att de nya stambanorna för höghastighetståg lyfts ur planen och hanteras som särskilda samhällsbyggnadsprojekt. Vidare så är det av stor vikt att de objekt som redan ligger i nu befintlig nationell plan och länsplan fullföljs.
- Utöver att planeringen av infrastruktur anpassas för de fordon och transporter som passerar genom landskapet, är det också angeläget att planeringen utgår från ett jämställdhets- och barnperspektiv samt de människor som och rör sig kring den planerade och befintliga infrastrukturen som genomgår förändringar/anpassningar.

- Länsstyrelsen ställer sig också positiv till en fortsatta satsning på trimnings- och miljöåtgärder.
- Länsstyrelsen ser att det uppstår konflikter mellan å ena sidan Trafikverkets prognosbaserade planering som utgår från ökande trafikflöden och å andra sidan lokalt beslutade mål om trafikbegränsningar och planerad stads- och tätortsutveckling.
- Länsstyrelsen anser att Trafikverket har en nyckelroll i att leda klimatomställningen i transportsektorn. Den nationella planen måste ta hänsyn till klimatmålen för inrikestransporter. De investeringar som nu planeras har en avgörande påverkan för möjligheten att Sverige kan nå av riskdagen fastställda klimatmål. Såsom planen är utformad idag bedömer Länsstyrelsen att den inte bidrar till möjligheten att nå fastställda klimatmål i tillräcklig omfattning.
- Länsstyrelsen saknar ett mer utvecklat totalförsvarsperspektiv i planen. Speciellt det som berör frågor om vilka vägar/järnvägar som är viktigast ur ett totalförsvarsperspektiv att utveckla/prioritera.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen ställer sig bakom Region Västmanlands remissvar för den nationella transportplanen. Nedan lyfts objekt och sakområden som Länsstyrelsen ser är av särskilt intresse.

Synpunkter på namngivna investeringar

Som Länsstyrelsen tidigare påpekat är det av största vikt att en ny- eller ombyggnation av Hjulstabron sker. Hjulstabron har lyfts ur den nationella planen, men finns med vid en ökning av medlen för namngivna investeringar om 10 procent. För att de projekt som pågår kring slussen i Södertälje, muddringsprojekt i Mälaren samt de finansieringar som gjorts av kommunerna i länet med hamnar (Köping och Västerås) ska ge avsedd effekt och nytta, är det mycket angeläget att Hjulstabron åtgärdas för att klara av den trafik med mälarmaxbåtar som investeringarna på andra håll syftar till.

Länsstyrelsen delar den bedömning som Trafikverket gör, avseende behov av att vårda och underhålla det befintliga infrastruktursystemet. Länsstyrelsen anser att det är mycket angeläget att de namngivna åtgärder som finns med i gällande nationell plan genomförs, exempelvis Riksväg 56 (Kvicksund – Västjädra). Även åtgärden Riksväg 56 (Sala – Heby) som går över länsgränsen till Uppsala län, har koppling mot ett helhetsfungerande vägsystem i länet. De satsningar som görs i samband med dessa projekt och i andra icke namngivna projekt kring utbyggnad av gång- och cykelvägar för att

underlätta transport för andra trafikslag än personbilstrafik är av stor vikt för att ha möjlighet att uppnå klimat- och hänsynsmålen.

Länsstyrelsen fortsätter att trycka på att de nya stambanorna för höghastighetståg bör lyftas ur planen och hanteras som särskilt samhällsbyggnadsprojekt. Detta på grund av att de nya stambanorna i förslaget ianspråktar alltför stor del av planens föreslagna medel.

Vidare så är det av stor vikt att de objekt som redan ligger i nu befintlig nationell plan och länsplan fullföljs.

Samhällsplanering

Trafikverket är mycket tydliga med att den nationella planen för transportinfrastruktur i första hand handlar om hur den befintliga fysiska infrastrukturen ska utvecklas och förvaltas. Länsstyrelsen vill dock lyfta behovet av omställning till ett transporteffektivt samhälle. Transporteffektivt i betydelsen att möjliggöra minskat trafikarbete utan att tillgängligheten försämras, att begränsa efterfrågan på transporter och flytta över transporter till mer effektiva transportmedel. Länsstyrelsen menar att all långsiktig transportplanering behöver vara en del i omställningen.

Länsstyrelsen framhåller vikten av den regionala planeringen av transportinfrastrukturen. Den största andelen omkomna i trafiken, omkommer i det regionala vägnätet. Utöver att planeringen av infrastruktur anpassas för de fordon och transporter som passerar genom landskapet, är det också angeläget att planeringen utgår från ett jämställdhets- och barnperspektiv samt att planeringen utgår från de människor som kan komma att påverkas av infrastrukturen när den är färdigställd. I och med att barnkonventionen nu är del av svensk lagstiftning ska kunskap om barns levnadsvillkor ligga till grund för beslut och prioriteringar, vilket ska beaktas i det fortsatta arbetet med transportinfrastrukturen.

Det behövs en helhetssyn gällande planering av infrastruktur på landsbygden för att uppnå ett transporteffektivt samhälle och minska de negativa effekterna som kan uppstå. Det kan exempelvis handla om infrastruktur för kollektivtrafik, möjligheten att korsa vägar för oskyddade trafikanter, behov av kompletterande gång- och cykelvägar vid ombyggnation till 2+1 vägar, alternativ för oskyddade trafikanter längs sträckor mellan noder där oskyddade trafikanter och fordonstrafik delar körbanan. Denna helhetssyn behöver också samspela med gestaltad livsmiljö och påverkan på grön infrastruktur.

Vidare ställer sig Länsstyrelsen positiv till en fortsatt satsning på trimnings- och miljöåtgärder. Dessa åtgärder förbättrar kvaliteten i befintlig transportinfrastruktur samt minskar negativ miljöpåverkan,

ökar säkerheten och förbättrar förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Basprognosen och samhällsekonomiska modellen

Länsstyrelsen anser att det vore önskvärt att det fanns ett gemensamt synsätt och gemensamma utgångspunkter i den statliga styrningen kopplat till bedömningar och beräkningar av klimatpåverkan, utsläpp och framtidsscenarioer kopplat till statliga investeringar. Prognoser om ökad vägtrafik motiverar utbyggnad av fler vägar och därmed får klimat- och miljömål inte något tydligt genomslag i transportplaneringen.

Trafikverkets basprognos inkluderar ökad vägtrafik, flygtrafik samt fler vägburna godstransporter. Länsstyrelsen vill påpeka att denna utgångspunkt strider mot regeringens uttalade intention att öka förflyttning från väg till järnväg och i länet till sjöfart samt att öka andelen transporter som görs kollektivt eller till cykel och fots. Prognosen har en mer dominerande roll i planen än klimatmålen, vilket gör att prognosen blir styrande. Länsstyrelsen anser att mer analys och scenarioarbete behövs för att ta fram alternativ som tydligare utgår från ett önskat resilient framtida läge med minskad klimatpåverkan.

På grund av ovan nämnda basprognos, uppstår konflikter mellan å ena sidan Trafikverkets prognosbaserade planering som utgår från ökande trafikflöden och å andra sidan lokalt beslutade mål om trafikbegränsningar och planerad stads- och tätortsutveckling.

För att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv transportförsörjning använder Trafikverket en analysmodell (ASEK 7), en modell som inte styr mot klimatmålen. De kalkylvärden som får stort genomslag i modellen och därmed i planering av ny infrastruktur är höga värden på restidvinster för bilister. Det styr inte mot klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt och motverkar också vidare åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Detta har även uppmärksammats i Klimatpolitiska rådets årsrapport 2019¹. En beräkningsmodell som på ett kostnadseffektivt sätt faktiskt styr mot klimatmålen behövs därför tas fram.

Länsstyrelsen vill lyfta fram att det behövs ett helhetsperspektiv i den långsiktiga transporteffektiva samhällsplaneringen. Vägtrafikens påverkan beror inte bara på typ av bränsle. Den innebär också ianspråktagande av mark, buller, risker för oskyddade trafikanter,

¹ <https://www.klimatpolitiskaradet.se/wp-content/uploads/2019/09/kprrapport190426.pdf> s 66

viltolyckor med mera. Länsstyrelsen saknar ett sådant helhetsperspektiv.

Klimat och klimatanpassning

Regeringen ska enligt klimatlagens § 2 bedriva ett arbete som ”bidrar till att skydda ekosystemen samt nutida och framtida generationer mot skadliga effekter av klimatförändring”. Länsstyrelsen anser att planförslaget som helhet inte bidrar tillräckligt till att vända transportsystemet i mer miljömässigt hållbar riktning. Länsstyrelsen delar inte uppfattningen att infrastrukturen har en begränsad roll för omställningen till ett samhälle med minskad klimatpåverkan. Det finns en diskrepans mellan vad som kännetecknar transporter i ett hållbart samhälle och vad planförslaget bidrar till. Med de förhållandevis stora resurser som ligger i transportsektorn, skulle den nationella transportplanen kunna ta ett större ansvar och en ledande roll i den kursändring som krävs för att ställa om till ett klimatneutralt samhälle.

Trafikverket kan med fördel genomgående i planen framhålla än tydligare sambandet mellan klimatanpassning och ökad robusthet av infrastrukturen. Det är bra att Trafikverket lyfter behovet av att myndigheten fördjupar bilden av vad som krävs för att anpassa transportsystemet till klimatförändringarna.

Ytterligare ett perspektiv som kunnat synliggjorts tydligare i planen är att väl genomförda och genomtänkta klimatanpassningsåtgärder i nutid kan bidra till att minska underhållskostnaderna för infrastrukturen i framtiden. Länsstyrelsen bedömer att behovet av klimatanpassning kommer att öka, särskilt med tanke på att investeringar i infrastruktur har långa planeringshorisonter och avskrivningstider. Det är av stor vikt att framtida risker inte underskattas genom att använda data som inte beskriver framtida klimatrisker. Ett viktigt exempel är ökad risk för skyfall.

För att kunna nå de nationella klimatmålen behöver utsläppen ifrån inrikestransporter minska kraftigt till 2030. Ett viktigt exempel är målet om att minska utsläppen ifrån inrikestransporter med 70 procent mellan 2010 och 2030. Fram till 2020 hade utsläppen minskat med ungefär 20 procent. Länsstyrelsen anser att Trafikverket har en nyckelroll i att leda klimatomställningen i transportsektorn. Den nationella planen måste ta hänsyn till ovanstående klimatmål. De investeringar som nu planeras har en avgörande påverkan för möjligheten att Sverige kan nå av riskdagen fastställda klimatmål. Såsom planen är utformad idag bedömer Länsstyrelsen att den inte bidrar till möjligheten att nå fastställda klimatmål i tillräcklig omfattning.

Samhällsskydd och beredskap

Det är positivt att det i transportplanen tillförs medel för att utveckla och jobba med civil beredskap både för väg och järnväg. I planen har Trafikverket tagit upp att myndigheten tänker förstärka olika delar inom det som kan omfattas av civil beredskap. Trafikverket har skrivit exakt samma text för både väg och järnväg och summorna som ska användas är snarlika (1,4 mdkr för väg och 1.6 mdkr för järnväg).

Länsstyrelsen anser att Trafikverket mer utförligt behöver beskriva hur myndigheten tänker utveckla sitt arbete med civilberedskap. Om inte detta sker, behöver Trafikverket istället hänvisa till resultatet av den utredning gällande prioriterade åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap, som regeringen uppdragit till Trafikverket att ta fram. Beskrivningen sker naturligtvis med beaktan på säkerhetsskyddet.

Länsstyrelsen saknar även ett mer utvecklat totalförsvarsperspektiv i planen. Speciellt det som berör frågor om vilka vägar/järnvägar som är viktigast att utveckla/prioritera ur ett totalförsvarsperspektiv. För att få fram denna information behövs dialog och samverkan med Försvarsmakten och Länsstyrelserna så att planeringen ligger i linje med Försvarsmaktens prioriterade områden. Här måste även säkerhetsskyddet beaktas men frågan är viktig att den ställs, diskuteras och samverkas kring.

Länsstyrelsen anser att det finns alldeles för många olika riktlinjer vad gäller frågor kring ADR-transporter, skydd mot olyckor med mera. Länsstyrelsen anser att Trafikverket, Boverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap behöver samverka för att ta fram nationella/gemensamma riktlinjer som stöd för kommunerna, räddningstjänsterna och Länsstyrelserna i detaljplaneringen. Detta borde framgå i transportplanen. Vidare är det svårt att ta del av uppdaterad statistik kring ADR-transporter. I planarbetet förekommer ofta riskutredningar kopplande till samhällsbyggnad vid transportanläggningar för farligt gods. Dessa innehåller oftast riskberäkningar baserade på statistik, som tyvärr är mellan 20–30 år gammal. Äldre statistik ger sannolikt felaktigt beräknad riskbedömning. Länsstyrelsen anser att detta behöver regleras.

Länsstyrelsen anser att planen med fördel kan utvecklas när det gäller övergripande samhällssäkerhet. Hur kan den nationella transportplanen visa på hur den främjar samhällssäkerhet (skydd mot olyckor, antagonistiska attacker med mera)?

Effekter av pandemin

Sverige och Västmanland har påverkats av den pågående pandemin, vilket kan få samhällsekonomiska effekter även efter själva pandemin.

Länsstyrelsen anser därför att den nationella planen skulle kunna kompletteras med ett avsnitt kring potentiella post-pandemi-effekter.

Vilka bestående avtryck som pandemin kommer att få är osäkert, men forskningen och olika rapporter pekar på långsiktiga effekter. Historiskt sett slår forskningen fast att pandemier ofta har lett till paradig, det vill säga helt nya sätt att tänka och agera. För att motverka inlåsnings effekter kan det vara lämpligt att i den nationella planen inkludera alternativa potentiella scenarier där möjliga förändringar i människans beteende tas i beaktning. Resvanor, pendlingsmönster samt normer kring hem- och distansarbete är exempel på sådant som kan förändras till följd av pandemin.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av vikarierande landshövding Ulrica Gradin med planhandläggare Fredrik Hillblom som föredragande. I den slutliga handläggningen har också vikarierande länsråd Åsa Halldorf, avdelningschef Stefan Renlund, enhetschef Anna Onsten-Molander, utvecklingsledare kris och beredskap Daniel Gamboa Esquivel, klimathandläggare Zandra Camber, klimathandläggare Jan van der Horst, kulturmiljöhandläggare Ulla Bergquist, naturvårdshandläggare Inga-Lill Nyberg samt planhandläggare Simon Eriksson medverkat.

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.