

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Ert diarienummer: N2017/05430/TIF

Länsstyrelsen i Örebro län yttrar sig nedan över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen - Remissversion, augusti 2017.

Sammanfattande synpunkter

- Planförslaget har inte tillräckligt väl beaktat det klimatpolitiska ramverk som enligt direktivet ska vara utgångspunkt tillsammans med de transportpolitiska målen. Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver revidera planförslaget med klimatlagen, miljökvalitetsmålen och ett tranporteffektivt samhälle i fokus.
- Kapacitetsbrist och eftersatt underhåll på järnvägen behöver åtgärdas i högre grad för att svara mot näringslivets behov av effektiva godstransporten och möjligheter att genom effektiv arbetspendling kunna rekrytera personal med rätt kompetens.
- Länsstyrelsen är kritiska till att järnvägsinvesteringarna i Örebro län har senarelagts. Detta kommer att både försvåra för näringslivets utveckling och leda till en ökad klimatpåverkan. Bangården i Frövi och dubbelspår Hallsberg- Degerön samt fortsatt utveckling av Hallsbergs rangerbangård är angelägna att prioritera tidigt i planperioden.
- Länsstyrelsen är positiv till att stråket mellan Stockholm och Oslo pekas ut som en brist i planförslaget. Satsningen på en tågförbindelse i detta stråk, via Örebro, är en betydelsefull utvecklingsfråga såväl för länet som hela landet för utvidgade arbetsmarknadsregioner och ett ökat kollektivtrafikresande. De sträckor som pekas ut i åtgärdsvalsstudien för Stockholm-Oslo bör ingå som brister i den nationella planen, detta gäller bl.a. sträckor med kapacitetsbrister på Mälärbanan och Värmlandsbanan.
- Enkla men effektiva miljö och trimningsåtgärder har inte tilldelats en resursnivå som motsvarar behoven.
- Miljöbedömningen uppfyller inte lagkraven i 6 kap miljöbalken. Det saknas både alternativ och en tydlig beskrivning av effekterna.

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

- För att bidra till snabbare och effektivare bostadsbyggande och att möjliggöra förtätning anser Länsstyrelsen att det behövs ett större fokus på att minska omgivningspåverkan från befintlig infrastruktur, exempelvis genom bullerreducering, nedsänkning av vägar och andra skyddsåtgärder.
- Hur fyrstegsprincipen tillämpats och en bedömning av alla fyra stegen, även steg 1 och 2, saknas i planförslaget. För att effektivt använda och utveckla befintliga strukturer behövs fler åtgärder som bidrar till att tillgänglighet uppnås utan investeringar i ny infrastruktur.
- När planeringen nu blir mer rullande och gränsen för namngivna objekt flyttas uppåt är det viktigt med en tydlig och målstyrd planeringsprocess som drivs enligt samma principer i hela landet.
- Beräkningsmodellerna kring samhällsekonomisk nytta behöver framöver vidgas så att fler ekonomiska konsekvenser beaktas.
- Länsstyrelsen ser fram emot fortsatt samarbete med Trafikverket och andra myndigheter i våra uppdrag att bidra i omställningen till en fossilfri transportsektor. I arbetet med uppföljning av infrastrukturplaneringens effekter kan vårt arbete med miljömålsuppföljning och analyser av bostadsbyggande tas tillvara.

Länsstyrelsens synpunkter

Syftet med förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen är att bidra till de transportpolitiska målen och klimatmålet, samt att bidra till lösningar på de sex nedanstående prioriterade samhällsutmaningarna som riksdagen och regeringen har pekat ut i direktivet. För att i högre grad bidra till de utgångspunkter och planeringsförutsättningar som anges i direktivet önskar Länsstyrelsen lyfta synpunkter enligt nedan.

Sex prioriterade samhällsutmaningar

1. Ställa om till ett av världens första fossilfria välfärdsländer

Länsstyrelsen anser att planförslaget som helhet idag inte bidrar tillräckligt till att vända transportsystemet i mer miljömässigt hållbar riktning. Enligt det nya klimatramverket ska utsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det är ett år efter planförslagets sista år. I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning framgår

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

att ökningen av det samlade trafikarbetet inte kommer att bromsas med planförslaget.

Länsstyrelsen anser att infrastrukturen har en viktig roll för omställningen till ett hållbart samhälle. Idag finns en diskrepans mellan hållbara transporter och planförslaget.

Åtgärderna i nationell plan bör väljas utifrån ett önskat läge och inte utifrån prognoser baserade på historisk utveckling och rådande resmönster. Den nationella planen bör ha ambitionen att förändra samhällsutvecklingen.

Länsstyrelsen anser att den nationella planen för transportsystemet är betydelsefull för möjligheterna att nå klimatmålen. Den kan i hög grad bidra till omställning till ett fossilfritt transportsystem. Med de förhållandevis stora resurser som ligger i budgeten för infrastruktursatsningar, skulle den nationella transportplanen kunna ta ett större ansvar och en ledande roll i den ändring som krävs för att ställa om till ett klimatneutralt samhälle.

Känslighetsanalyser har gjorts av lönsamheten i namngivna investeringar och inte alla bedöms ha tillräcklig nytta i ett klimatscenario med en minskad biltrafik. Trots det är några av dem kvar i förslaget. Sannolikt finns även flera mindre åtgärder med hög klimatnytta som kan inkluderas i planen eller tas tillvara i det fortsatta arbetet med genomförandeplaner. Det är positivt med en fortsättning av Stadsmiljöavtalen men även i mindre tätorter kan investeringar för hållbart resande ha stor effekt exempelvis för att underlätta pendling med kollektivtrafik och cykel. Därför är det viktigt med både statlig medfinansiering i viktiga stråk och möjligheter att söka stöd inom Klimatklivet för enskilda objekt med hög klimatnytta.

2. Investera för ett ökat bostadsbyggande

Den nationella planens direktiv anger att planen ska ge förutsättningar för att möta behovet av ett ökat bostadsbyggande. Länsstyrelsen vill understryka att den nationella, tillsammans med regionala planen för transportinfrastrukturen, har ett stort inflytande och ansvar för samhällsutvecklingen i stort då infrastrukturfrågor är en viktig del i samhällsplaneringen. Rätt infrastrukturinvesteringar innebär att fler hållbara och attraktiva lägen för bostäder kan möjliggöras i länet.

För att få effekt på bostadsbyggandet anges i planförslaget åtgärder för att öka tillgängligheten och förstora arbetsmarknadsregionen. Länsstyrelsen vill betona risken för att sådana åtgärder kan komma att leda till effekter såsom utglesning och ett ökat bilberoende om inte tillräckliga insatser görs för att säkerställa hållbara och tillförlitliga transportsätt. En utglesning kan även ha negativa effekter på hushållande av jord- och skogsbruksmark. Istället för att se till nyinvesteringar som ett första alternativ förordar Länsstyrelsen förtätning och effektivare användning av befintlig infrastruktur, samt att stimulera medborgare och näringsliv till att välja mindre miljöbelastande

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

trafikslag. Länsstyrelsen vill även lyfta betydelsen av att kollektivtrafikinvesteringar och upprustning av befintlig infrastruktur som underlättar pendling, särskilt längs de storregionala prioriterade kollektivtrafikstråken, kan bidra till ökat bostadsbyggande även på mindre orter utanför storstadsregionerna.

För att i högre grad bidra till ökat bostadsbyggande och miljömålet *God bebyggd miljö* anser Länsstyrelsen att det behövs ett större fokus på minskade störningar från befintlig infrastruktur, exempelvis genom bullerreducering, nedsänkning av vägar och andra skyddsåtgärder. Att flytta infrastruktur är en tidskrävande process och kräver att ny mark tas i anspråk och bidrar i många fall till stadsutglesning. Att minska infrastrukturens omgivningspåverkan på plats ger en snabbare effekt på bostadsbyggandet och bidrar till att möjliggöra förtätning.

3. Förbättra förutsättningarna för näringslivet och 4. Stärka sysselsättningen i hela landet

Örebro läns näringsliv är beroende av fungerande effektiva transporter och även av att kunna rekrytera personal med rätt kompetens. Vårt läge bidrar även till att infrastrukturen i länet har stor betydelse för viktiga nationella stråk. Länsstyrelsen ser positivt på de järnvägsinvesteringar som föreslås i länet men är kritiska till att de ligger sent i planperioden.

Örebro län ligger mitt i Sverige om man betraktar transportinfrastrukturen. Länet har ett strategiskt läge mellan de tre storstadsregionerna Stockholm, Oslo och Göteborg och genomkorsas av landets största och tyngsta transportleder för såväl persontransporter som godstransporter. Tillsammans utgör Västra stambanan, Mälarbanan, E18 och E20 de nationellt viktiga stråken mellan Stockholm och Oslo samt mellan Stockholm och Göteborg. Här finns också Hallsberg som är Sveriges största rangerbangård med cirka 300 000 rangerade vagnar per år. I princip allt gods som fraktas på järnväg från norra Skandinavien passerar Hallsberg. Detta gör att Hallsberg är landets viktigaste godsnod med stor betydelse även ur ett internationellt perspektiv.

Örebroregionen är en av landets starkaste logistikregioner. Region Örebro läns förslag till uppdaterad utvecklingsstrategi lyfter länets goda etableringsmöjligheter för logistikföretag och transportberoende näringsliv. Logistikbranschen har den fjärde största sysselsättningstillväxten i riket och Örebroregionen är rankad som bästa logistikläge, efter Göteborgsregionen.

Tack vare regionens centrala läge i Norden innebär logistiketableringar här ofta att transporteffektiviteten ökar, något som är attraktivt både för nationella och internationella aktörer. En tydlig målsättning i regionens utvecklingsstrategi är att det samtidigt sker på ett hållbart och klimateffektivt sätt. Att infrastrukturen fungerar och utvecklas i Örebro län

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

är en viktig förutsättning för näringslivets transporter och för sysselsättning i hela landet. Tåget har även en regionförstorande effekt och erbjuder effektiva möjligheter till pendling. Detta har betydelse för näringslivets möjligheter att tillgodose sina kompetensbehov och för möjligheterna för innevånarna att kunna resa till jobb och utbildning från flera av länets orter.

I planförslaget föreslås ökade finansiella ramar för att upprätthålla och delvis förbättra funktion på järnvägsnätet under planperioden. Detta är välkommet då järnvägen bör prioriteras för att målen för effektiva och hållbara gods- och persontransporter ska nås. Länsstyrelsen uppfattar dock att kapacitetsbrist och eftersatt underhåll på järnvägen behöver åtgärdas i högre grad för att svara mot näringslivets behov.

Dessvärre innehåller planförslaget försenade färdigställanden av viktiga objekt, så som Frövi bangård och dubbelspår Hallsberg-Degerön, som utgör viktiga länkar i ett sammanhängande system för att få effektiva transporter och förbättrade förutsättningar för näringsliv och sysselsättning.

Frövi bangård

En ombyggnation av Frövi bangård är nödvändig för att kunna ta emot och hantera transporter till och från BillerudKorsnäs Frövi på järnväg istället för lastbil när de ökar sin produktion år 2018. Region Örebro län medfinansierar ombyggnationen med länsplanemedel och även Lindesbergs kommun är med och finansierar åtgärden. Kommunen har även sökt investeringsstöd inom Klimatklivet för del av åtgärden.

Det är därför positivt att Trafikverket tagit med Frövi bangård i planförslaget, men olyckligt att byggstarten sker först under 2024–2029 eftersom tillkommande transporter fram tills bangården är klar måste ske med lastbil. Att köra godset på tåg istället kommer enligt Klimatklivsansökan att minska utsläppen med 10 443 ton per år. Det motsvarar 1,7 procent av länets utsläpp från transportsektorn per år.

Utbyggnaden av Frövi bangård är förutom en avlastning av Hallsberg en möjlighet att bygga godståg utan att ta upp kapacitet på huvudspåret en förutsättning för att tillkommande transporter till pappersbruket i samband med att deras expansion ska kunna ske med tåg. Från och med 2018 till dess bangårdsombyggnaden är klar kommer lastbilstrafiken öka med ca 300-500 lastbilar per vecka, vilket kommer öka belastningen på regionala vägar samt de nationella vägarna riksväg 50 och E20 från Örebro till Hallsberg. Redan idag görs också åtgärder i omkringliggande infrastruktur, även här uppstår full effekt först när helheten är färdigställd. Kommunens närliggande investering i Frövi har beviljats investeringsstöd inom Klimatklivet. För att kunna nyttja de 9,2 miljoner som kommunen beviljats i stöd måste projektet vara genomfört senast juli 2020 med nuvarande regelverk.

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

Länsstyrelsen anser det angeläget att tidigarelägga ombyggnationen av Frövi bangård för att minska de klimatpåverkande utsläppen och bidra till effektiva transporter för BillerudKorsnäs Frövi. Region Örebro län och Lindesbergs kommun erbjuder medfinansiering av åtgärden och kanske kan även stöd inom Klimatklivet beviljas. Tänkbar statlig finansieringsväg beror på om staten vill ha kvar driften för Frövi bangård eller om den kan överlåtas till kommunen. En överlåten förvaltning är enligt Naturvårdsverket en förutsättning för medfinansiering via Klimatklivet. Om denna överlåtelse inte genomförs behöver objektet tidigareläggas i nationell plan för att bidra till en bra helhet och stärka närliggande investeringar i industrispår för ett omlastningsområde i Frövi.

Dubbelspår Hallsberg-Degerön och Hallsbergs rangerbangård
Färdigställandet av dubbelspår på sträckan Hallsberg-Degerön är i planförslaget försenat i jämförelse med nu gällande plan.
Dubbelspårutbyggnad är angelägen för att få effektiva och hållbara godstransporter och förbättrade förutsättningarna för näringslivet.
Dubbelspårsutbyggnaden möjliggör för ökad mängd godstransporter på järnväg och längre tåg på sträckan Hallsberg-Malmö. Sträckan är en del av ScanMed-korridoren och av stor betydelse för Sveriges näringsliv. Det är därför angeläget att planera utbyggnaden utifrån detta stråkperspektiv. Att byggstarten för de sista etapperna flyttats fram i planförslaget innebär en försening av projektets effekter och nyttor. Eftersom full effekt av dubbelspårsutbyggnaden uppstår först när helheten är genomförd bör de sista etappernas byggstart tidigareläggas.

Det är mycket oroande med en senareläggning av utbyggnad av Hallsbergs rangerbangård som är en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Det är angeläget med en sammanhållen och systematisk utveckling av Hallsbergs rangerbangård, där utbyggnad av kapacitet på rangerbangården och på omgivande banor görs samlat och långsiktigt för att kunna möta behov av effektiva och hållbara godstransporter för näringslivet i hela landet.

Stockholm -Oslo

Länsstyrelsen är positiv till att stråket mellan Stockholm och Oslo pekas ut som en brist i planförslaget. En tågförbindelse på stråket Stockholm-Oslo via Örebro är en betydelsefull utvecklingsfråga såväl för länet som hela landet för utvidgade arbetsmarknadsregioner och ett ökat kollektivtrafikresande. De regionala arbetsmarknaderna längs sträckan får möjlighet att växa och arbetspendling med längre geografiska avstånd blir möjligt när restiden minskar. Tågförbindelsen skulle även få positiva effekter på miljön då både korta och längre resor längs stråket kan genomföras hållbart med kortare restider än idag.

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

Nyttoanalysen för stråket visar att mer än en miljon flygresor skulle byta till tåget vilket motsvarar en minskad klimatpåverkan med över 60 000 ton CO₂ per år. Närmare 1,5 miljon bilister skulle också välja tåget eftersom restiderna ofta halveras jämfört med dagens restider med bil som ofta är jämförbara eller bättre än med tåg.

Att stråket mellan Stockholm och Oslo pekas ut som en brist i planförslaget ger en bra grund till att fortsätta med en utveckling av stråket och att gå vidare med de åtgärder som föreslås i den åtgärdsvalsstudie som avslutas under hösten. Åtgärdsvalsstudien har formulerat att Nobelbanan mellan Örebro och Kristinehamn ska vara klar till år 2040. Detta är den saknade länken som möjliggör snabbtågstrafik mellan Stockholm-Oslo, men även på befintliga banor behövs åtgärder för att ha kapacitet för denna trafik. De sträckor som pekas ut i ÅVS för Stockholm-Oslo bör ingå som brister i den nationella planen, detta gäller bl.a. sträckor med kapacitetsbrister på Mälarbanan och Värmlandsbanan. Vidare bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att samarbeta med sin norska motsvarighet om fortsatt planering för restider under tre timmar mellan Oslo och Stockholm. Bland annat bör åtgärdsvalsstudien fördjupas i samband med att Norge gör en så kallad *konseptvalsutredning* så att ett gemensamt utpekade av lämpligt stråk kan göras.

5. Ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter

Det är positivt att insatser på området finns med både i trimningsåtgärder och i avsnittet om forskning. Vi vill uppmärksamma att det behövs ett fortsatt arbete och flera olika insatser för att förbättra tillgången till digital teknik, ta tillvara effektiviseringsmöjligheter via t.ex. distansarbete och trafikledningssystem men även för att underlätta en hållbar distribution och varuhantering.

6. Skapa ett inkluderande samhälle.

Av effektbedömningen framgår att andelen kvinnor som har nytta av fördelningen av namngivna investeringar är 23 procent att jämföra med att männens nytta angetts till 42 procent (tabell 16 s 91 i effektbedömningen). Detta indikerar att planen inte i tillräcklig grad bidrar till ett jämställt samhälle. Länsstyrelsen skulle även välkomna en bredare ansats att beskriva infrastrukturens påverkan på tillgänglighet för olika grupper och effekter på en social hållbarhet.

Namngivna investeringar i Örebro län

Länsstyrelsen Örebro län ser positivt på att flera viktiga objekt som har betydelse för länet i ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv finns med i Trafikverkets förslag. Länsstyrelsen ställer sig bakom

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

synpunkter och förslag på ändringar som Region Örebro län framför i sitt yttrande när det gäller namngivna investeringar i Örebro län;

- Frövi bangård
- Dubbelspår Hallsberg-Degerön och Hallsbergs rangerbangård
- Riksväg 50/Bergslagsdiagonalen
- Laxå bangård

Länsstyrelsen instämmer även i Region Örebro läns synpunkter avseende brister i Örebro län. Detta gäller exempelvis att de sträckor som pekas ut i åtgärdsvalsstudien för stråket Stockholm-Oslo bör ingå som brister i den nationella planen.

I likhet med Region Örebro län vill Länsstyrelsen även lyfta vikten av ett gränsöverskridande perspektiv och systemsyn på internationella transportstråk som t.ex. TEN-T-nätet och behovet av att aktivt arbeta för att stärka de internationella transportkorridorerna i landet, inte minst måste stråket Stockholm-Oslo bli en del av CEF-korridoren ScanMed.

Övriga synpunkter

Miljöbedömning

Miljöbedömningen saknar tydlig effektbeskrivning och en analys av alternativ. Detta gör att den inte uppnår syftet att kunna påverka planens utformning och bidra till en hållbar utveckling. Kunskap om olika alternativs miljöpåverkan är viktiga i arbetet med att utveckla planen och att beskriva rimliga alternativ utgör krav enligt lagstiftningen.

Miljöbedömningen ska göras i en integrerad process och kunna påverka utfallet av planen. Underlag för att göra en analys av hur trafik och olika trafikslag påverkas fanns inte framme då MKB upprättades. Samlade effektbeskrivningar kommer långt senare – en i oktober (under senare delen av remisstiden) och den slutliga i januari. Därmed finns möjlighet till ny analys och översyn av planen. Det är t.ex. rimligt att ta fram ett alternativ som i högre grad beaktar det klimatpolitiska ramverket, miljökvalitetsnormer, miljömål och ett transporteffektivt samhälle.

Fyrstegsprincipen och ta tillvara befintlig struktur

Fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Enligt uppdraget ska alla steg redovisas och det ska tydligt framgå hur de bedömts. Detta saknas för steg 1 och 2 åtgärder i förslaget till nationell infrastrukturplan.

För att bidra till ett hållbart transportsystem och minska behovet av fysiska åtgärder i form av steg 3 och 4 åtgärder behöver steg 1 och 2 åtgärder som

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt genomföras. Länsstyrelsen anser att det är en stor brist att Trafikverket inte anser att infrastrukturplanen ska/kan innehålla åtgärder enligt förstegsprincipens steg 1 och steg 2 utan att kopplas med ombyggnationer och nyinvesteringar av infrastruktur i planen. Länsstyrelsen ser därför ett behov av att förtydliga genomförande av åtgärder enligt steg 1 och steg 2 samt efterfrågar eventuell revidering av lagstiftning för att möjliggöra finansiering av åtgärder enligt förstegsprincipens första två steg i den nationella planen.

Tydlig målstyrning och transparent planering

Länsstyrelsen betonar vikten av en tydlig och målstyrd planeringsprocess som drivs vidare enligt samma principer i hela landet. Detta är viktigt när processen blir mer flexibel och beroende av de regionala kontorens prioriteringar. När gränsen för namngivna objekt flyttas uppåt är det viktigt med tydliga genomförandeplaner även för åtgärder för lägre belopp. Genomförandeplanerna behöver tas fram på ett strukturerat sätt och dialog med regionala och lokala aktörer, däribland Länsstyrelsen. De behöver vara tydliga i sina prioriteringar och fastställas av Trafikverket för att ge förutsägbarhet.

Trafikanalys förslag till uppföljning av de transportpolitiska målen har nyligen remissbehandlats. I samband med remissen framförde vi behovet av en översyn och förtydligande av de transportpolitiska målen. Vi anser även i likhet med de nationella myndigheter som deltar i arbetet med en Strategi för en fossiloberoende fordonssektor att det behövs ett Stadstrafikmål som grund för arbetet med både Stadsmiljöavtal och kommunala planeringsinsatser.

Utvecklad uppföljning på regional/lokal nivå

Dagens uppföljning av transporternas påverkan lever inte upp till de nya behov som finns efter Parisavtalet, det nya klimatpolitiska ramverket och de klimathandlingsplaner som tas fram regionalt.

För att kunna följa upp klimatlagens mål till 2030 för inrikes transporter behöver Trafikverket årligen uppdatera uppgifter om trafikarbetet 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. De senaste uppgifterna som Trafikverket levererade är från 2014, men före dess fick beräkningarna för den regionala nivån ske med uppgifter från 2004 som sedan antogs följa den nationella trenden. Nu väntas nya uppgifter på läns- och kommunnivå för 2019. Länsstyrelsen föreslår att Trafikverket får i uppdrag att årligen uppdatera trafikarbetsuppgifter på regional och lokal nivå.

SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

Vidare behöver det även bli möjligt att kunna följa upp själva infrastrukturplaneringen. Den har långa ledtider, men det vore rimligt att följa upp de revideringar som görs vart fjärde år. Det vill säga att följa hur statliga medel fördelas mellan olika trafikslag i den nationella infrastrukturplan uppdelat på län, samt även de regionala infrastrukturplanerna både inriktning framöver (2018 t.o.m. 2021) och utfall (2014 t.o.m. 2017) för olika trafikslag.

Vidare vore det önskvärt att kunna följ upp stegen i fyrstegsprincipen. Den 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.

Översyn av beräkningsmodellen

I den samhällsekonomiska modellen som Trafikverket använder utgörs den största vinsten/nyttan av den restidsvinst som t.ex. bilister gör när de använder den nya vägsträckningen. En mindre del utgörs av förbättrad trafiksäkerhet. Modellen har vidare ett mycket lågt skadevärde på utsläpp av fossil koldioxid. Det samma gäller skadevärdet för utsläpp av partiklar och kvävedioxid. Just de restidsvinster som anges som en stor vinst för samhället i den samhällsekonomiska modellen är det som orsakar inducerad trafik, med ökad vägtrafik och ökade utsläpp växthusgaser, partiklar och kvävedioxid, samt ökat slitage på vägarna. Hotet mot klimatet är redan idag förenade med stora kostnader för samhället, kostnader som ökar om vi inte klarar att ställa om i tid. Länsstyrelsen anser att de beräkningar som görs i Trafikverkets nuvarande modell för att beräkna samhällsekoniskt lönsamma infrastrukturinvesteringar hamnar långt ifrån vad som kan benämnas som ekonomisk hållbara inom ramen för den nya klimatlagen, hållbar utveckling och Agenda 2030-målen. Länsstyrelsen föreslår att den samhällsekonomiska modellen ses över så att den beslutade klimatlagen och EU:s direktiv om utsläppstak för luftföroreningar och bättre luftkvalitet blir styrande.

Myndighetssamverkan för en fossilfri transportsektor

Länsstyrelsen får från och med nästa år i uppdrag att i samverkan med nationella myndigheter arbeta för minskat transportarbete och effektivare färd sätt. Vi ska även ta fram strategier för förnybara drivmedel och laddning av elfordon i arbetet med våra regionala strategier för energi- och klimat. Både i detta arbete och i vårt arbete med uppföljning av miljömålen liksom av utvecklingen av bostadsbyggandet kan vi samverka med Trafikanalys och Trafikverket. Arbetet med investeringar för kollektivtrafik och cykel i Stadsmiljöavtalen ligger nära länsstyrelsens vägledande arbete kring fysisk planering. Vi kan marknadsföra stödet och vid behov även bistå i arbetet med uppföljning av beviljade projekt. Det är viktigt att kommuner med tätorter som inte omfattas av stadsmiljöavtal kan söka statlig

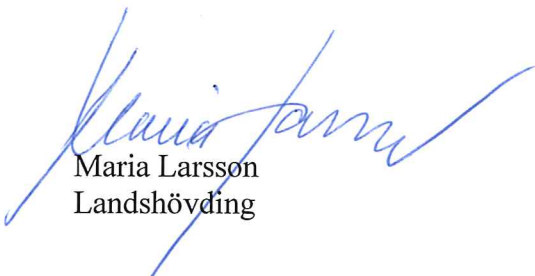
SAMRÅDSYTTRANDE

2017-11-28

Dnr: 342-5288-2017

medfinansiering via den regionala planen och/eller om det handlar om enskilda åtgärder med stor klimatnytta så finns möjlighet att söka investeringsstöd via Klimatklivet. Synergieffekter finns även med Naturvårdsverkets stöd för Stadsmiljöinnovationer.

Detta beslut har fattats av Landshövding Maria Larsson med samhällsplanerare Maria Lindström som föredragande. I handläggningen av ärendet har också avdelningschef Anita Norén, enhetschef plan och kultur Malin Rosén och miljöstrateg Ylva Gjetrang deltagit.



Maria Larsson
Landshövding



Maria Lindström
Samhällsplanerare

