



Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

Länsstyrelsen i Västmanlands läns synpunkter på inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037.

Ert dnr: I2020/02739

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen i Västmanlands län, härefter Länsstyrelsen, har fått Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037 (rapport 2020:186) på remiss från Infrastrukturdepartementet.

Länsstyrelsen lämnar främst övergripande synpunkter på det remitterade underlaget, samt att kommentera vissa specifika förslag som berör Länsstyrelsen uppdrag eller ansvarsområden.

Sammanfattning av Länsstyrelsens synpunkter

- Länsstyrelsen anser att det är av vikt att det tydliggörs i uppdraget att klimatmålen är en central utgångspunkt i inriktningsunderlaget. Därutöver vill Länsstyrelsen även påpeka att kopplingen till hänsynsmålen bör utvecklas i inriktningsunderlaget.
- Länsstyrelsen tillstyrker Trafikverkets inriktning om att planeringsramen utökas med 20% i en planperiod om 12 år, samt att nya stambanor för höghastighetståg lyfts ur och hanteras som särskilda samhällsbyggnadsprojekt.
- Det är av största vikt att namngivna åtgärder i den nationell planen (2018-2029) har finansiering och genomförs, samt vissa av de åtgärder som finns namngivna vid en ökad finansiering om 10%. Länsstyrelsen anser också att ökad satsning på vidmakthållande av befintlig infrastruktur, åtgärder som främjar gång-, cykel-, och kollektivtrafik bidrar till att klimatmål och miljö kvalitetsmål kan uppfyllas.
- Länsstyrelsen ifrågasätter att ett bilbaserat samhälle och basprognosen för trafikutveckling fortfarande förefaller vara utgångspunkten i Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag. Modellen som prognosen bygger på saknar aspekter som inryms inom hänsynsmålet, vilket efterfrågas av Regeringen som utgångspunkt i uppdragsbeskrivningen.

Länsstyrelsens synpunkter

Synpunkter på inriktning

Länsstyrelsen är positiv till att klimatmålen är en central utgångspunkt i såväl uppdragsdirektiven som i det framtagna underlaget från Trafikverket. Däremot saknar Länsstyrelsen hänsynsmålen som utgångspunkt i underlaget. Trafikverkets förslag innebär att klimatmålen ska nås genom omfattande elektrifiering, ökad andel biogasdrivmedel samt högre bränslepriser. Åtgärderna är delvis utanför Trafikverkets rådighet och Länsstyrelsen noterar även att transporteffektiv samhällsplanering utelämnas i rapporten.

Länsstyrelsen ifrågasätter att ett bilbaserat samhälle och basprognosen för trafikutveckling fortfarande förefaller vara utgångspunkter för Trafikverket. Länsstyrelsen anser att hänsynsmålet bör utgöra en utgångspunkt för att styra transportutvecklingen åt det håll som efterfrågas av Regeringen i uppdragsbeskrivningen. Viktiga aspekter i uppdraget uppfylls inte i det inriktningsunderlag som tagits fram.

Scenarioarbetet, som inriktningsunderlaget grundas på, är kopplat till basprognosen och utesluter till stor del transporteffektivisering. Ett exempel är att hänsynsmålet inte beaktas i de samhällsekonomiska effektbedömningarna då bedömningarna inte inkluderar hälso-, klimat- eller trafiksäkerhetsnyttor. Det fokus som råder med kortare bildpendlingstider kan komma att undantränga andra samhällsekonomiska effekter samt utesluta positiv samhälls- och miljöpåverkan, exempelvis sänkta hastigheter som innebär vinster i form av lägre utsläpp, ökad trafiksäkerhet och ökning av resande med alternativa färdmedel. En bedömning behöver göras av olika åtgärders lönsamhet i förhållande till den helhet som åtgärderna bidrar till.

Planeringsramar

Länsstyrelsen tillstyrker Trafikverkets inriktning om att planeringsramen ska utökas med 20% inom planperioden 2022-2033 samt att stambanorna för höghastighetståg ska lyftas ur och hanteras särskilt.

Länsstyrelsen delar den bedömning som Trafikverket gör, avseende behov av att vårda och underhålla det befintliga infrastruktursystemet. Länsstyrelsen anser att det är av största vikt att de namngivna åtgärder som finns med i gällande nationell plan genomförs, där bl.a. Riksväg 56 (Kvicksund – Västjädra), E18 (Köping-Västjädra) ingår för länet. Projekten är beroende av varandras genomförande för att skapa långsiktigt funktionella lösningar för vägtrafiken i länet. Även åtgärden Riksväg 56 (Sala – Heby) som går över länsgränsen till Uppsala län, har koppling mot ett helhets fungerande vägsystem i länet. De satsningar som görs i samband med dessa projekt och i andra icke namngivna projekt kring utbyggnad av GC-vägar för att underlätta transport för andra trafikslag än personbilstrafik är av stor vikt för att ha möjlighet att uppnå klimat- och hänsynsmålen.

Som Länsstyrelsen påpekade i remissomgången av den nationella planen är det också av största vikt att en ny- eller ombyggnation av Hjulstabron sker. Hjulstabron har lyfts ur den nationella planen men finns med vid ett anslagstillskott om 10%. Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets prioritering om att åtgärder inom sjöfarten är angelägna och ska ingå i sin helhet. 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 komma till största möjliga nytta är det mycket angeläget att Hjulstabron breddas för att klara av den trafik med mälarmaxbåtar som investeringarna på andra håll syftar till.

Vidare vill Länsstyrelsen hänvisa till det arbete som tidigare gjort i form av en möjlighetsstudie och nu sker inom Bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB som tydligt lyfter fördelar med en förbättrad tillgänglighet mellan Stockholm och Oslo.

Synpunkter på basprognosen

Enligt uppdragsbeskrivningen ska inriktningsunderlaget utgå från att klimatmålen ska nås. Scenarierna som tagits fram som underlag till rapporten bygger på Trafikverkets basprognos som 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 spår, och i länet till sjöfart samt att öka andelen transporter som görs kollektivt eller till cykel och fots. Prognosen har en mer dominant roll i inriktningsunderlaget 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 framtidsläge med minskad klimatpåverkan.

Samhällsplanering och vissa åtgärdstyper

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, viltolyckor mm. Länsstyrelsen saknar ett sådant helhetsperspektiv i inriktningsunderlaget. Det hänvisas till att åtgärder inte är effektiva och endast i marginell utsträckning kan bidra till att minska transportsektorns klimatpåverkande utsläpp. Länsstyrelsen vill framföra att olika typer av åtgärder samverkar och understryker att det bör satsas på olika åtgärder samtidigt, såsom främjande av GC-vägar, kollektivtrafik, färre parkeringar samt högre bensinpriser. De synergier som uppnås i ett transporteffektivt samhälle är av vikt att ta hänsyn till.

Länsstyrelsen framhåller vikten av den regionala planeringen av transportinfrastrukturen. Trafikverket konstaterar att 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 av vikt att planeringen utgår från ett jämställdhets- samt

barnperspektiv om de förhållanden och de människor som och rör sig kring den planerade och befintliga infrastrukturen som genomgår anpassningar. Planering av infrastruktur på landsbygden gällande kollektivtrafik och busshållplatser, möjlighet att korsna vägar för oskyddade trafikanter, behov av kompletterande GC-vägar vid ombyggnation till 2+1, alternativ längs sträckor mellan noder där oskyddade trafikanter och fordonstrafik delar körbana, behöver tas en helhetssyn kring tillsammans med andra intressen, såsom gestaltad livsmiljö och påverkan på grön infrastruktur för att minska negativa effekter och uppnå ett transporteffektivt samhälle. I och med att barnkonventionen nu är del av svensk lagstiftning ska kunskap om barns levnadsvillkor ligga till grund för beslut och prioriteringar, vilket och ska beaktas i det fortsatta arbetet med transportinfrastrukturen.

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.

Arbetet med regionala transportinfrastrukturplaner bör vara fortsatt prioriterade. Det är ett verktyg utöver översiktsplaneringen och fysisk regional planering (för vissa län idag) där det möjliggörs att knyta an den lokala, regionala och nationella planeringen och utvecklingen av transportinfrastrukturen i länet. Länsstyrelsen menar att motivationen hos aktörer på lokal och regional nivå kan öka om det finns större utrymme för åtgärder som är anpassade efter de olika regionernas förutsättningar och behov.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av Landshövding Mino Akhtarzand med funktionsledare Victor Zakrisson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Länsråd Ulrica Gradin och t.f. chef samhällsbyggnadsavdelningen Stefan Renlund medverkat.

Minoo Akhtarzand

Victor Zakrisson

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

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