



Infrastrukturdepartementet
<mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se>
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar – Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transport- infrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Infrastrukturdepartementets diarienummer I2020/02739

Länsstyrelsen yttrar sig som regional statlig myndighet, utifrån ansvaret att främja länets utveckling och rollen att samordna statliga myndigheter i samhällsplaneringen. Länsstyrelsen uppdrag är att verka för ett ökat genomslag av både de nationella klimat- och energimålen inom regionalt utvecklings- och tillväxtarbete och rättighetsbaserade mål samt ökad integration av klimat och miljö i det regionala tillväxtarbetet.

Sammanfattning av länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen delar synen att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt och vidare att satsa på en ökad kapacitet på järnväg och ökad trafiksäkerhet på väg. Vi ser däremot inte att det tas några avgörande steg för en omställning till ett hållbart transportsystem. Det är en brist i en tid när vi gått från klimatförändring till klimatkris och hotet mot den biologiska mångfalden är akut.

För att underlaget ska kunna utgöra en bra grund för den transportpolitiska propositionen vill länsstyrelsen framföra följande:

- Underlaget bortser från den strukturerande inverkan som infrastrukturen har för annan fysisk planering på lokal och regional nivå. Det försvårar ambitiösa kommuners och regioners arbete med ett mer transporteffektivt samhälle istället för att underlätta det i enlighet med direktivet. Utrymme för innovativ samverkan och synergieffekter saknas.
- Åtgärder för ett transporteffektivt samhälle saknas i underlaget, trots att detta efterfrågas i direktivet. Regeringen uttrycker dessutom en avsikt att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Synen på vad den statliga miljardsatsningen ska leda till är dock mycket snäv i underlaget och övriga kompletterande satsningar finns inte med.
- Underlaget tar inte tillräcklig hänsyn till regeringens klimatpolitiska handlingsplan som lyfter vikten av transporteffektivitet, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten.



- Sverige riskerar att inte klara åtagandet om minskade kväveoxidutsläpp inom EU:s takdirektiv när åtgärder för transporteffektivitet utelämnats. Förändringar i utsläppen av kväveoxider till 2030 behöver tydliggöras.
- Transportsektorns anspråk på hållbara biodrivmedel behöver ställas i relation till andra samhällssektors behov, som sjöfart, flyg och industri.
- Nya stambanor är ett samhällsbyggnadsprojekt och ska betraktas och utredas som ett sådant. I det arbetet krävs samverkan och dialog med en tryggad finansiering som tillåter detta.
- Länsstyrelsen ser behov av att det tydligare skrivs fram kvinnors och mäns transportbehov baserat på regionala och nationella resvaneundersökningar.
- Länsstyrelsen förordar tydligare beskrivning på hur bränslekostnad och omställning till fossilfritt transportsystem påverkar landsbygden och dess näringsliv samt privatpersoners möjligheter till självständigt liv (särskilt med tanke på funktionsnedsatta, kvinnor och unga).

Länsstyrelsen ser att nuvarande förslag till inriktningsunderlag inte bidrar till att minska målkonflikter mellan den statliga styrningen av infrastrukturmedel och ambitiösa kommuners och regioners arbete med ett mer transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen menar att detta såväl som avsaknaden av beskrivning hur samspelet och samordningen med övrig samhällsplanering ska gå till innebär att inriktningsunderlaget behöver förtydligas.

Klimatmål och transporter i ett hållbart samhälle

I likhet med SOFT-utredningen (Samordnad omställning till fossilfri transportsektor) framhåller Trafikverket, i inriktningsunderlaget, tre metoder som särskilt viktiga för att ställa om och minska transportsektorns utsläpp. Det är i stort sett också där skillnaderna blir påtagliga. SOFT-utredningen vidhåller att transportsektorns omställning består av tre nödvändiga delar; ett transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt förnybara drivmedel.

I Trafikverkets inriktningsunderlag behandlas omfattande elektrifiering, ökad användning av biodrivmedel samt högre bränslepriser. Vad som framförallt utmärker sig i Trafikverkets underlag är att ett transporteffektivt samhälle fått en underordnad roll. Bekymmersamt av flera skäl, inte minst eftersom det i regeringens direktiv till Trafikverket till exempel framförs att ”En politik som siktar mot 2045 behöver på ett tydligare sätt väga in långsiktiga perspektiv om ökad transporteffektivitet, så som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur.” Länsstyrelsen anser inte att Trafikverket svarat upp mot detta – fokus ligger istället på ett minskat trafikarbete genom kraftigt höjda (fossil)bränslepriser.

Regeringen uttrycker dessutom en avsikt att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2).



För infrastrukturplaneringen är regeringens klimatpolitiska handlingsplan högst relevant. Här pekar regeringen på vikten av åtgärder för ett transporteffektivt samhälle, ”Trafikarbetets utveckling är en av de faktorer som har störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas. För att etappmålet för inrikes transporter och det övergripande klimatmålet ska kunna nås behöver Sverige bli ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten.”

I den analys som Trafikverket redovisar framkommer att befolkningen och ekonomin förväntas växa kraftigt och driva på transportefterfrågan. En 25–30 procent ökning av persontransportarbetet är problematisk sett till transportsektorns klimatmål (-70 % till 2030 jmf med 2010). Att inte koppla denna betydande ökning till behovet av andra mobilitetslösningar är olyckligt, särskilt eftersom de har potential att istället minska framtida transportbehov. Det framförs även att teknikutvecklingen, som förvisso förväntas leda till energieffektiva transportlösningar med mindre miljöpåverkan, ytterligare kan öka transporteffekterfrågan. Detta kan också komma att äventyra möjligheten att nå klimatmålet. Det har sin förklaring i den så kallade rekyleffekten. Bränslesnålare fordon leder till lägre körkostnader och därmed ökat körande. I slutänden kan det innebära större utsläpp.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets ställningstagande gällande behovet av en mångfald av fossilmåla drivmedel. Däremot är det mycket osäkert att räkna in en så stor användning av biodrivmedel som Trafikverket gör i underlaget. Även om den inhemska produktionen går att öka ser potentialen inte ut att nå upp till det stora behov som underlaget redovisar. Dessutom genererar all förbränning utsläpp. Transportsektorns anspråk på hållbara drivmedel behöver ställas i relation till andra samhällssektorer behov, som sjöfart, flyg och industri. Det riskerar även att äventyra andra miljömål.

Förbättrade alternativ till vägtransporter (kollektivtrafik, gång och cykel) beskrivs, men med slutsatsen att de sannolikt ger mycket liten minskning av utsläppen. Det sägs bero på att vägtrafiken är så mycket större samt att överflyttningspotentialen mellan trafiklagen oftast är relativt liten. Det faktum att åtgärder behöver kombineras för att ge resultat framgår inte i underlaget. Samtidigt framförs Regionernas behov i underlaget. De ser ett stort behov av förbättrade möjligheterna till gång och cykel. Likaså förutsättningarna för kollektivtrafiken för att uppnå en överflyttning från bil till kollektiva färdmedel. I regeringens direktiv till Trafikverket står dessutom ”Även relevanta strategier och handlingsplaner som beslutats av regeringen och riksdagen ska beaktas i genomförandet av uppdraget, liksom regeringens ambition att flytta över transporter från väg och flyg till järnväg, sjöfart, gång, cykel- och kollektivtrafik.”

Regionala perspektiv

Utvecklingen av den regionala järnvägstrafiken på Stångådalsbanan, Tjustbanan men även Kust till Kust-banan är avgörande frågor för den regionala utvecklingen. För utvecklingen i Kalmar län är kortare restider nyckeln till att minska antalet lokala arbetsmarknadsregioner och därmed öka möjligheterna till pendling mellan hem och arbete.

Kalmar län vill se upprustning av banorna, en elektrifiering, samt att signalsystemet ERTMS finns på plats senast 2025 på Stångådalsbanan och Tjustbanan. Satsningen leder till;



- En fossilfri järnvägstrafik av hög kvalitet innan 2030
- Bättre, kostnadseffektivare och fossilfria transporter för viktiga industrier i sydöstra Sverige
- Minskad restid mellan tillväxtmotorerna Kalmar – Linköping
- Direkttrafik Kalmar – Stockholm via Linköping på under 4 timmar
- Pendlingstrafik Västervik – Linköping, Kalmar – Hultsfred och Vimmerby – Linköping som gör att arbetsmarknaderna växer

En upprustning av Stångådalsbanan och Kust till kust-banan Kalmar-Göteborg måste ha rimliga anslutningar i Linköping och Alvesta till en framtida stambana med höghastighetståg. Länsstyrelsen menar att uppbyggnad av dessa järnvägsspår är nödvändig för att uppnå ökad arbetspendling samt utökning av godstrafik. Länsstyrelsen vill till den nationella transportinfrastrukturplanen därför se att investeringar tillförs projekten för att säkerställa att omställningen till hållbart resande kan nås.

Hälsa och säkerhet

Det framgår inte hur möjliggörandet av längre och tyngre fordon på vägarna och järnvägarna påverkar bullersituationen. Även om tillverkare kommer att verka för att minska källbullret på fordonen och jämnare ytor på vägarna för att minska bullret saknas ett resonemang kring hur möjliggörandet av längre och tyngre fordon på väg och järnväg kommer att påverka bullret längs med vägarna.

Det är positivt att inriktningsunderlaget har mål att minska antalet utsatta för trafikbuller över riktvärdena med 50 procent jämfört med 2015 samt att ingen ska utsättas för buller på mer än 10 dBA över riktvärdena. Dock uppges att detta mål inte kommer att uppnås inom ramarna för planen om inte inriktningen på + 20 procent kan uppnås.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen Kalmar län ser att jämställdhetsperspektivet beaktas utifrån ett helhetsgrepp genom att det lyfts på flera olika ställen, integrerat i text och i olika kapitel. Det finns en ambition genom att jämställdhetsperspektivet ses som en utmaning och problematiseras, beskrivs både integrerat i processer men också kopplat till faktiska resultat och insatser som får konsekvenser för män och kvinnor. Hänvisningar till aktuell forskning om män och kvinnors resvanor, behov, villkor, kollektivtrafik och utsläppsnivåer finns med och det finns även hänvisningar till nationellt jämställdhetsmål.

Inriktningsunderlaget lyfter genomgående jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv men detta till trots saknas en övergripande vision och kompletterande bedömningar om hur de lagda inriktningsförslagen i kap 7.2.8 *Jämställdhet och andra socioekonomiska aspekter* påverkar uppsatta jämställdhetsmål i förhållande till ex. biologisk mångfald, klimatomställning och maktutjämning mellan särskilt utsatta grupper. Infrastrukturen är viktigt för länets utveckling, inte minst tillgången till en arbetsmarknadsregion, vilket i förlängningen kan bidra till att minska den könssegregerade arbetsmarknaden om arbetsmarknaden kan vidgas och det finns god tillgång till kollektivtrafik för såväl kvinnor som män.



Länsstyrelsen ser behov av att det tydligare skrivs fram kvinnors och mäns transportbehov baserat på regionala och nationella resvaneundersökningar. Ett förslag är att det kontinuerligt tas fram regionala resvaneundersökningar som kan utgöra ett likvärdigt underlag som kan jämföras mellan län. Dessa analyser, med konsekvensbeskrivningar och tydligare kopplingar till det nationella jämställdhetsmålet kan ligga till grund för olika särskilda insatser och investeringar på regional och nationell nivå samt kan användas för att ställa krav på regioners och kommuners arbete med översikts- och detaljplaner.

Förslaget på sid 51, där det *föreslås att regeringen ger Arbetsmiljöverket ett särskilt uppdrag att se över hur jämställdhet- och mångfaldsintegreringen inom infrastrukturbranschen kan förbättras* ser Länsstyrelsen att det med fördel kan framgå hur Trafikverket menar att det kan bidra till att uppnå ett jämställt transportsystem. Att nå jämställdhet innebär att arbeta för att förändra attityder och värderingar kopplat till agerande och när det gäller transport och infrastrukturfrågor kan det finnas behov av strategiska insatser kopplat till kön inom exempelvis att agera säkerhet, ett minskat risktagande och öka användandet av kollektivtrafik.

Länsstyrelsen förordar tydligare beskrivning på hur bränslekostnad och omställning till fossilfritt transportsystem påverkar landsbygden och dess näringsliv samt privatpersoners möjligheter till självständigt liv (särskilt med tanke på funktionsnedsatta, kvinnor och unga). Klimatomställning inom sektorn behöver ske utan att landsbygden drabbas hårdare än stadsregionerna och att det bidrar till minskade socioekonomiska skillnader mellan olika grupper i samhället. Vidare ser Länsstyrelsen att det behövs beskrivas tydligare kring hur tillgång till elbilar – dess kostnad samt laddstruktur kan bli tillgänglighetsanpassad för personer med funktionsvariation. Det bör framgå tydligare hur det perspektivet tillämpats samt konsekvenser för minskad ojämlikhet.

I underlaget bör också statistik som presenteras genomgående vara könsuppdelad enligt statistikförordningen såväl som att bekönade begrepp (män och kvinnor, flickor och pojkar) används i högre grad tillsammans med mer neutrala begrepp som människor, barn, resenärer.

Övriga synpunkter

Länsstyrelsen menar att det finns risk för att Trafikverkets basprognos styr den ekonomiska planeringen. Prognoser fram till 2040 där förväntningarna är en ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent och godstransporter med 50 procent. När klimatmålet ska klaras enbart med satsningar på biobränsle och elektrifiering finns inget behov av att planera för ett minskat trafikarbete. Detta skapar redan idag lösningar med kommuner i samhällsplaneringen där stora bördor, genom medfinansiering av investeringar på statlig infrastruktur, läggs på kommuner oavsett ambitioner om att bidra till ett transporteffektivt samhälle.

Länsstyrelsen anser att det är problematiskt att Trafikverket i förordet till inriktningsunderlaget lyfter att de transportpolitiska målen är jämbördiga. I den klimatpolitiska handlingsplanen har regeringen förtydligat att det transportpolitiska funktionsmålet i huvudsak behöver utvecklas inom ramen för hänsynsmålet för att klimatmålet ska nås.



Deltagande

Beslut att avge detta yttrande har fattats av landshövding Peter Sandwall efter föredragning av planarkitekt Ted Kransby. I den slutliga handläggningen har även länsarkitekt och chef för samhällsbyggnadsenheten Pär Hansson, miljöskyddshandläggare Lotta Rundberg, klimatstrateg Madeleine Mårtensson samt chef enheten för social hållbarhet Martina Almqvist deltagit.

Peter Sandwall

Ted Kransby

Handlingen är signerad digitalt och har därför ingen namnunderskrift.