



Infrastrukturdepartementet

Remiss om Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Er beteckning: I2020/02739

Finansiering av nya stambanor utanför nationell plan

Länstyrelsen Östergötland stödjer Trafikverkets förslag att finansiera de *Nya stambanorna* utanför den ekonomiska ramen för nationell transportplan. Därmed skulle stambanorna kunna få en snabbare utbyggnad, samtidigt som utrymme finns kvar att genomföra övriga angelägna åtgärder för vidmakthållande och utveckling av transportinfrastrukturer. Länstyrelsens vill framhålla att utbyggnaden av Ostlänken är Östergötlands klart viktigaste samhällsbyggnadsprojekt med stor betydelse för tillväxt, bostadsbyggande och hållbart resande. Enligt regeringens uppdrag (2020-06-25, dnr I2020/01827/TP) ska utbyggnaden av Nya stambanor vara en utgångspunkt för planeringen under den aktuella perioden. Vid redovisning av den ekonomiska planeringsramens fördelning ska åtgärder som utgör en del av de nya stambanorna specificeras. Sådan redovisning görs också i samband med olika nivå på finansieringsramen och i förhållande till genomförbarheten av åtgärder i tidigare beslutad transportplan. I inriktningsunderlaget kommenteras inte de *Nya stambanorna* alls i andra effektbeskrivningar än de ekonomiska, vilket är förvånande. Trafikverkets slutsats är dock att de nya stambanorna bör finansieras utanför den ekonomiska ramen för nationell transportplan. Länstyrelsen välkomnar en sådan inriktning och frågan måste givetvis vara löst innan beslut tas om det nya inriktningsunderlaget.

De Nya stambanorna för höghastighetståg utreds av Trafikverket i ett särskilt regeringsuppdrag (2020-06-25, dnr I2020/01828/TP). Länstyrelsen har i yttrande (2020-11-23) till Trafikverket framfört att det är av största vikt att Ostlänken byggs ut i enlighet med tidigare beslutade planer. Länstyrelsen understryker dessa synpunkter även med anledning av det kommande inriktningsunderlaget.

Klimatmålen kan nås med omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser

Länstyrelsen anser att Trafikverket inte har presenterat ett tillräckligt underlag med åtgärder som tar sig an frågan om hur vi når ett transporteffektivt samhälle och Länstyrelsen efterlyser därför andra åtgärder än höjda bränslepriser. Länstyrelsen anser vidare att Trafikverket



behöver få ett tydligt uppdrag från Regeringen att ta fram styrmedel och reformer för ett transporteffektivt samhälle.

Trafikverket skriver att: "Trafikverkets analyser visar att det är kostnadseffektivt att nå klimatmålen genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. Det betyder att komponenter från alla tre faktorerna fordon, drivmedel och ett transporteffektivt samhälle ingår."

I Regeringens klimatpolitiska handlingsplan framgår följande; "För att nå ett mer transporteffektivt samhälle behöver genomgripande förändringar ske. Till exempel behöver infrastrukturplaneringen läggas om på nationell, regional och lokal nivå. Satsningar som gynnar bil- och lastbilstrafik behöver ersättas av satsningar som gynnar kollektiva lösningar samt cykel och gång. Fler behöver välja att åka kollektivtrafik och att dela bil i stället för att äga egna bilar och för att påskynda den utvecklingen är förtroendet för den spårbundna trafiken centralt, till exempel avseende pålitlighet och punktlighet. Ny infrastruktur är också avgörande för att öka kapaciteten både för långväga resor och lokal kollektivtrafik."

Klimatpolitiska rådet påpekar dessutom i sin rapport: "Många studier pekar på att kostnadseffektiviteten ofta är hög för att genomföra förändringar som leder till ett mer transporteffektivt samhälle. Det handlar generellt inte om att göra mer, utan om att göra rätt. Till exempel kan vägytan i städerna disponeras om från biltrafik till gång- och cykeltrafik till en låg kostnad och utan långa beslutsprocesser."

Trafikverket menar att "förbättrade alternativ dock bara i blygsam utsträckning bidrar till att minska transportsektorns klimatutsläpp." "Dessutom är överflyttningseffekter oftast relativt små. När transportvolymen ökar till följd av en förbättring består huvuddelen av ökningen vanligen av nygenererade transporter, inte av överflyttning från andra trafikslag." Länsstyrelsen delar inte detta synsätt.

I Trafikverkets underlag undersöks tre åtgärder var för sig: kraftig expansion av landets kollektivtrafik, ambitiösa järnvägssatsningar samt ambitiös cykelsatsning, som var för sig visas ge små effekter. Från detta drar Trafikverket slutsatsen att förbättrade alternativ inte "kan ge något betydande bidrag till minskade klimatutsläpp".

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i det föreslagna inriktningsunderlaget har förbisett att dessa åtgärder måste ses och bedömas som en del av en helhet och kombineras för att ge maximal effekt. I Trafikverkets egen rapport Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag, finns detta illustrerat i scenariot "D3 - Högre transporteffektivisering" att det just är kombinationen av åtgärder som ger resultat och kan nå klimatmålet. En kombination av cykel, kollektivtrafik och digital tillgänglighet är exempel på lyckade åtgärder med hög effekt.

Trafikverket menar att eftersom elektrifiering tar tid krävs också ökad användning av biodrivmedel. Trafikverkets beräkningar visar att det krävs omkring 70 procent mer biodrivmedel än i dag för att nå klimatmålet för år 2030.

Länsstyrelsen ställer sig frågande till hur detta ska gå till. Den hållbara biobränslepotentialen är begränsad och det är inte rimligt att vägtrafiken ska ta hand om hela potentialen. Även andra sektorer som exempelvis sjöfart och flyg räknar med att använda biodrivmedel för att minska sina utsläpp, något som redan idag finns med i flera nationella färdplaner.



Trafikverket skriver att: "För att kunna nå 2030-målet i tid med en sådan begränsning av biodrivmedelsvolymen skulle den bränsle drivna trafiken behöva minska med ungefär en tredjedel, givet samma förutsättningar i övrigt." Kopplat till detta anser Länsstyrelsen att transporteffektiva lösningar behöver utredas och användas i större utsträckning. Trafikverket anser istället att: "Det skulle kräva en extremt kraftig ökning av bränslepriset jämfört med dagens prisnivå, kanske omkring en fyrdubbling."

Vårda det vi har

Länsstyrelsen stödjer Trafikverkets inriktning att vårda och underhålla den befintliga infrastrukturen för att försäkra en god resurshushållning. Stora resurser har redan tagits i anspråk för den befintliga infrastrukturen. Länsstyrelsen anser dock att reinvestering särskilt i järnvägsnätet borde genomföras tillsammans med elektrifiering.

Kompetensförsörjning

Länsstyrelsen delar Trafikverkets syn att kompetensförsörjningsfrågan inom sektorn riskerar att bli ett allvarligt problem behöver tas på allvar och hanteras med hög prioritet. Det är strategiskt rätt att satsa på insatser som både bidrar till transportsektorns kompetensförsörjningsbehov som också bidrar till att minska arbetslöshet och utanförskap i samhället.

Trafikens framtida utveckling – Trafikverkets basprognoser

Länsstyrelsen anser att Trafikverket måste göra mer för att skapa ett transporteffektivt samhälle. I Trafikverkets plan saknas helt förslag för ett transporteffektivt samhälle som gör att tillgängligheten kan öka samtidigt som trafikökningen kan begränsas eller utebli. Istället planerar Trafikverket för en fortsatt kontinuerlig ökning av vägtrafiken, enligt den så kallade basprognosen som presenterades tidigare i år och menar att klimatmålen trots trafikökningen kan nås med elektrifiering och ökad användning av biodrivmedel.

Länsstyrelsens bedömning är att de synergier som ett transporteffektivt samhälle skulle ge med andra miljömål som biologisk mångfald, god bebyggd miljö och frisk luft samtidigt som klimatmålet nås, riskerar att utebli. Bättre luftkvalitet förebygger många förtida dödsfall, fler som går och cyklar ger bättre folkhälsa samt frigör mer yta för klimatanpassning genom mångfunktionella ytor.

Länsstyrelsen anser att det istället för basprognosen som utgångspunkt för det framtida samhället behövs en gemensam fokusering på hur ett transporteffektivt samhälle kan uppnås.

Allmänna synpunkter

Inriktningsunderlaget är brett upplagt för att fånga in de centrala samhällsutmaningarna vid fortsatt utveckling av transportinfrastrukturen. De transportpolitiska målen ska nås med sikte på ökad transporteffektivitet, snabb elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energi- och klimateffektiva transportsätt samtidigt som transportsystemet ska bli mer robust och bland annat skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande. Länsstyrelsen ser detta perspektiv som angeläget. Det är bra att inriktningsunderlaget lyfter fram behovet av en bredare planering med ökad samverkan mellan olika samhällsområden och planeringsnivåer för att skapa ett hållbart transportsystem. Länsstyrelsen uppmanar att detta vidareutvecklas i det fortsatta arbetet. När det gäller effektbedömningar och konsekvens-



beskrivningar av valda inriktningar anser Länsstyrelsen att underlaget måste förtydligas, särskilt när det gäller omfördelning av transporter mellan trafikslag samt effekter för tillväxt och bostadsbyggande. Det är också önskvärt att tydligare förslag redovisas av hur så kallade steg 1- och 2-åtgärder ska tillskapas i samband med tillämpning av fyrstegsprincipen.

Länsstyrelsen instämmer i att Sverige behöver en robust och tillförlitlig infrastruktur med tillgänglighet i hela landet med effektiva och hållbara transportalternativ för både gods- och persontransporter. Att lägga upp en långsiktig plan med förebyggande åtgärder och underhåll för att undvika oplanerade störningar är av högsta vikt. Inriktningsunderlaget beskriver står vi inför stora kommande förändringar som behöver hanteras, med hänsyn till teknikutveckling, digitalisering och hållbarhetsaspekter. Förändringstakten i samhället kräver följsamhet för att leda, anpassa och följa utvecklingen för att möta dessa förändringar. Särskilt, som Trafikverket också beskriver, avseende hur rådande pandemi påverkar både person- och godsflöden och eventuellt leder till förändrade transportmönster.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Carl Fredrik Graf med samhällsplanerare Jonas Nygren som föredragande. I den slutliga handläggningen medverkade också samhällsbyggnadsdirektör Jan Persson, näringslivs- och tillväxtdirektör Madeleine Söderstedt Sjöberg samt energi- och klimatstrateg Helena Engström.

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.