

2021-01-26

340-4955-2020

Avdelningen för Samhällsbyggnad och Miljöskydd
Anna Martinsson
010-2240128

Trafikverket

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

Er beteckning: TRV 2020/73376

diarienummer I2020/02739

Sammanfattning

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.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen Blekinge håller med Trafikverket om att det bästa för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt, satsa på en ökad kapacitet på järnväg samt ökad trafiksäkerhet på vägar.

Länsstyrelsen ser positivt på att inriktningsunderlaget lyfter behovet av regional fysisk planering då det saknas en gemensam plattform för övergripande samlade beslut och ställningstaganden. Med det sagt saknas ett tydligt fokus i inriktningsplaneringen för att den ska kunna närma sig den kommunala fysiska planeringen. Ett av de allra största problemen inom samhällsplaneringen i Sverige idag är att den kommunala planeringen är väsensskild från den statliga och regionala planeringen för infrastruktur.

I proposition 2011/12:118 står det att tillräcklig tid bör ges för planering av kompletterande fysisk infrastruktur och konkret samordning. Det finns därigenom en önskan om en tydligare samordning mellan nivåerna, kommunal, regional och statlig planering för transportinfrastruktur, däremot saknas ett formellt stöd i lag eller förordning för en sådan samordning. Processen kopplad till den ekonomiska infrastrukturplaneringen drivs genom en av Trafikverket utvecklad arbetsmetodik med åtgärdsvalsstudier. En process som inte är styrd av varken förordning eller lag och skiljer sig markant från traditionell fysisk planering.

I inriktningsunderlaget lyfts önskemål om kommunala trafikstrategier kopplat till den kommunala översiktsplaneringen. Även detta är ett arbete utan formell status och lagstadgad process, vilket kan anses problematiskt. De mål och strategier som återfinns i samhällsplaneringen bör kopplas till genomförande och medel så att kommunerna som investerar i väl genomtänkta översiktsplaner och hållbara trafikstrategier får betydelse och ger ett mervärde. Dialog och dubbelriktad påverkan är ett måste.

2021-01-26

340-4955-2020

Länsstyrelsen vill lyfta vikten av centrala stationslägen för att nå uppsatta hållbarhetsmål. Det är angeläget att se till hela resan, utifrån alla målgrupper, för att skapa attraktiva och trygga resor över tid. Urbana utvecklingstrender och forskning har under flera år haft betoning på förtätning och komplettering inom våra tätorter och städer. Många kommuner har i hög grad, under lång tid, gjort ansträngningar för att lyckas med förtätning och beslutade mål för stadsutveckling. Det blir försvårande om stationslägen lokaliseras på ett sätt som motverkar denna utveckling och istället bidrar till att driva bebyggelseutveckling fokuserad utanför tätorterna.

Länsstyrelsen anser att det är av betydelse att i den fortsatta processen, att hitta en möjlig väg som kan bidra till kostnadseffektivitet, regional utveckling och en omställning till ett hållbart samhälle. Därav behöver inriktningen i det fortsatta arbetet breddas från fokus endast på infrastruktur till att innefatta även ett samhällsbyggnadsfokus. Berörda aktörer behöver gemensamt skapa goda långsiktiga lösningar som bidrar både till ett hållbart resande men också god samhällsbyggnad i och omkring våra län.

Underlaget saknar långsiktiga perspektiv om ökad transporteffektivitet, så som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur. Det är svårt att se att ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, eller de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, varit vägledande för Trafikverkets framtagande av inriktningsunderlaget.

Omställningen till en transportsektor med minskad miljöpåverkan behöver stå på tre ben – energieffektiva och fossilfria fordon, högre andel förnybara drivmedel för att driva fordonen, och ett mer transporteffektivt samhälle. Detta framkom redan i SOFT-utredningen 2017¹ där Trafikverket deltog. Även i regeringens uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag lyfts det transporteffektiva samhället fram. Där står bland annat att läsa 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.” och ”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.” Detta har dock inte kunnat hittas i underlaget. Underlaget visar istället att klimatmålen ska nås enbart med satsningar på biobränsle, elektrifiering och kraftigt höjda drivmedelskostnader. Detta anser inte Länsstyrelsen vara ett tillräckligt diversifierat sätt att bedriva infrastrukturplanering.

Trafikverkets uppskattning om den stora mängd hållbara biodrivmedel som behövs för vägtrafiken, sätter fingret på en målkonflikt, då fler samhällssektorer än vägtrafiken gör anspråk på dessa drivmedel. Den hållbara mängden bioråvara är begränsad inom landet och även om den bedöms kunna öka², behöver den räcka till fler sektorer än vägtransporter. Länsstyrelsen Blekinge delar Trafikverkets uppfattning att regeringen bör upprätta en strategi för användning och produktion av biodrivmedel.

Minskad klimatpåverkan

För att nå klimatmålen behöver samhället ställa om till fossilfrihet och i den omställningen spelar infrastrukturplaneringen en stor roll. För att utgöra ett bra underlag för infrastrukturplanering anser Länsstyrelsen Blekinge att:

¹ Energimyndigheten 2017. Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. ER 2017:07.

² Börjesson, 2016, Potential för ökad tillförsel och avsättning av inhemsk biomassa i en växande svensk bioekonomi, Lunds Universitet

2021-01-26

340-4955-2020

- inriktningsunderlaget behöver kompletteras med tydliga åtgärder som främjar ett transporteffektivt samhälle.
- åtgärder för att flytta över trafikarbete från vägtrafiken till förbättrade alternativ behöver bedömas i kombination istället för var för sig, då det är kombinationen av alternativen som ger bästa effekt.
- vägtrafikens anspråk på biodrivmedel behöver ställas i relation till andra samhällsområdets behov av biodrivmedel samt påverkan på andra miljömål.
- det bör utvärderas hur Trafikverkets användande av basprognoser över trafikarbetet i inriktningsunderlaget påverkar utfallet vad gäller åtgärder för att nå klimatmålen.

Miljömål

Den statliga infrastrukturen har en viktig strukturerande inverkan på vårt gemensamma samhällsbygge och därmed på hur de nationella miljömålen kan uppfyllas. Hänsyn till de olika miljömålen och hur de påverkas behöver komma in tidigt i processen för både små och stora transportinfrastrukturprojekt.

Länsstyrelsen Blekinge bedömer att inriktningsunderlaget inte lever upp till direktivets syfte och utgångspunkter vad gäller transporteffektivitet och överflyttning av transporter till energi- och klimateffektiva transportsätt. Inriktningsunderlaget saknar även långsiktiga perspektiv om ökad transporteffektivitet och dess betydelse för hur miljömålen kan nås.

Effektivare transportarbete som leder till färre transporter behövs för att nå miljömålen

Att effektivisera transportarbetet kan ge effekt för att nå flera av de nationella miljömålen samtidigt. Det behövs därför tydliga prioriteringar och aktiva satsningar för att åstadkomma förändring som kan ge effekt på miljömålen. Länsstyrelsen Blekinge anser att tydliga åtgärder för detta saknas i underlaget.

Utgångspunkten att transportarbetet automatiskt kommer att öka med fler invånare är inte en självklar sanning. Med en ökad digitalisering följer mindre behov av personlig förflyttning när fler kan arbeta och studera hemifrån eller från lokala noder. Både kunskap om och attityd till digitala lösningar har snabbt förändrats under pandemin, vilket det visar att stor förändring kan ske på kort tid. För att underlätta förändring på lång sikt behövs pålitlig, tillgänglig och prisvärd kollektivtrafik kombinerad med attraktiva cykel- och gångvägar i hela landet. För att nå detta behövs samverkan på både nationell, regional och lokal nivå och där spelar den statliga infrastrukturen en mycket viktig roll.

Luftburna partiklar

Luftburna partiklar i trafikerade miljöer härrör till stor del från slitage av däck och från vägbanan. Varken energieffektivare fordon, övergång till fossilfria bränslen eller elektrifiering eliminerar dessa partikelutsläpp. För att möta detta problem behövs ett effektivare transportarbete med färre fordon och fler passagerare i varje fordon.

Detta gäller även användningen av biodrivmedel, då är det också viktigt att ta hänsyn till luftkvaliteten i städer och tätorter. En överflyttning till biodrivmedel minskar inte utsläpp av

2021-01-26

340-4955-2020

kväveoxider eller partikelutsläpp från slitage av vägbanor och däck. Även här har det transporteffektiva samhället en viktig roll att fylla.

Utsläpp av kväveoxider även från biodiesel

En övergång från fossil diesel till fossilfria dieselalternativ är bra ur klimatsynpunkt och kan även leda till en ökad bränsleproduktion inom och närmare Sverige. Övergång till fossilfri diesel har däremot ingen minskande effekt på utsläppen av kväveoxider. En period där fossilfri diesel är en del av de olika biobränslen som används i väntan på att elektrifiering kan slå igenom påverkar klimatmiljömålen positivt - men har mindre inverkan på luftkvaliteten eftersom utsläppen av kväveoxider finns kvar. Även i fallet med kväveoxider är effektivisering av transportarbetet en väg att nå miljömålen.

Biologisk mångfald

Transportinfrastrukturen och trafikbelastningen har stor inverkan på landskapet och dess ekologiska funktion. I sitt direktiv skriver regeringen att utarmning av den biologiska mångfalden är den största miljöutmaningen utöver förändringen av klimatet. Det är positivt att Trafikverket kan se att den negativa påverkan minskar under den pågående planperioden.

Länsstyrelsen Blekinge saknar dock en diskussion om den biologiska mångfalden när Trafikverket i underlaget räknar med en kraftig ökning av använt biodrivmedel. Den hållbara mängden bioråvara är begränsad inom landet och behöver räcka till fler sektorer än vägtransporter. Vi delar Trafikverkets syn på att en strategi bör upprättas för användning och produktion av biodrivmedel. I väntan på en sådan strategi kan man inte utgå från att vägtrafikens anspråk på biodrivmedel går före andra samhällssektors behov.

En utebliven kraftfull satsning på åtgärder för ett transporteffektivt samhälle kan driva fram ett ökat anspråk på biodrivmedel med risk att ett överutnyttjande av bioråvara uppstår i Sverige eller utomlands. Förlust av biologisk mångfald är en möjlig konsekvens av detta.

Grön infrastruktur

Begreppet Grön infrastruktur nämns ingenstans i texten, vikt är en brist. Miljön längs både vägar och järnvägar kan spela en viktig roll som livsmiljö för olika arter. På vissa platser finns redan en artrikedom värd att bevara och på andra platser kan den utvecklas. Dessa miljöer har också en stor potential som spridningskorridorer för binda samman andra områden och på så sätt öka den biologiska mångfalden på dessa områden.

Länsstyrelsen Blekinge anser att inriktningsunderlaget kunde ha gjort kopplingar till de handlingsplaner för grön infrastruktur som tagits fram på regional nivå. Prioritering av skötselinsatser för artrika vägkanter kan med fördel utgå från länsstyrelsernas underlag för grön infrastruktur. Artrika vägkanter kan exempelvis fungera som stödhabitat eller spridningslänkar för och mellan värdekärnor för gräsmarker såsom värdefulla ängs- och betesmarker.

Sida 38, stycke 3:

Länsstyrelsernas kartunderlag för grön infrastruktur som visar värdeetrakter och värdekärnor för olika prioriterade naturtyper kan vid planeringsstadiet hjälpa aktörer att identifiera var befintliga spridningskorridorer finns och var i landskapet det är viktigt att bevara eller stärka

2021-01-26

340-4955-2020

spridningsmöjligheter mellan befintliga värdekärnor. Det skulle vara önskvärt med tillägget att man i arbetet med miljöåtgärder såsom artrika vägkanter, samt skapa och underhålla, utgår från befintliga underlag om grön infrastruktur som framställts av länsstyrelserna.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschef Lena Stävmo med samhällsplanerare Anna Martinsson som föredragande. I beslutet har även klimat- och energistrateg Camilla Engdahl, miljömålssamordnare Eva Johansson, miljöskyddshandläggare Victor Christiansson samt grön infrastrukturens samordnare Erkki Palmu deltagit.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

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