



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Plan- och bostadsenheten
Katja Saranka
010-22 33 289
katja.saranka@lansstyrelsen.se

Yttrande

1(10)

2017-11-30

341-5436-17

Näringsdepartementet

E-post:

n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029 med tillhörande MKB

Ert dnr: TRV 2017/32405 och N2017/05430/TIF

Redogörelse för ärendet

Länsstyrelsen i Uppsala län yttrar sig över förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018 – 2029, som Trafikverket tagit fram och översänt på remiss. Förslaget är framtaget i enlighet med regeringens direktiv till Trafikverket den 23 mars 2017. Till förslaget finns en samlad effektbedömning av själva förslaget samt andra regeringsuppdrag som relaterar till planförslaget.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* samt regeringens direktiv. I direktiven har regeringen pekat ut sex samhällsutmaningar, vilka har utgjort en viktig inriktning för den nationella planen.

1. Återställa och utveckla järnvägens funktionalitet.
2. Främja säkra och funktionella vägar och höja säkerheten för oskyddade trafikanter.
3. Främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
4. Bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna.
5. Minska transportsektorns miljöpåverkan utifrån den nationella planens roll.
6. Skapa förutsättningar för att utveckla morgondagens transportsystem.

Sammanfattning

Enligt uppdrag från Regeringen ska Trafikverket ta fram ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018 – 2029. Länsstyrelsen i Uppsala län lyfter sammanfattningsvis fram nedan angivna synpunkter som berör:

1. *Hållbar utveckling* – Den nationella transportplanen bidrar inte till att minska miljöpåverkan. För att nå miljömålen behöver Trafikverket göra en kraftigare prioritering för att öka både resande med järnväg och överföra alltmer godstransporter till järnväg. Den nationella planen anger att bygga järnväg ger en



2017-11-30

341-5436-17

stor belastning på miljön jämfört med att bygga nya vägar. Planen jämför dock inte miljöbelastningen när en ny järnväg respektive en ny väg tas i drift.

2. *Infrastruktur och bostadsbyggande* – Åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på omgivningen behöver även tas med i beräkningen, så att den även omfattar bullerreducering, nedsänkning av vägar och andra skyddsåtgärder utöver bara en flytt av infrastruktur.
3. *Fyrspårssatsning och Ostkustbanan* – Länsstyrelsen anser att fyrspårssatsningen på Ostkustbanan ska vara högt prioriterad i länet och att det är angeläget att fyrspårsutbyggnaden sker utan fördröjning eftersom behovet av kapacitetshöjande åtgärder är stort. Länsstyrelsen anser även att staten behöver ta en större andel av finansieringen av fyrspårssatsning utmed Ostkustbanan i Uppsala län.
4. *Övriga namngivna investeringar i Uppsala län*
 - a) *Dalabanan* – Bristerna på Dalabanan behöver lyftas. Länsstyrelsen vill lyfta Dalabanans möjligheter, framförallt i förhållande till dess möjlighet att bidra till ett ökat bostadsbyggande.
 - b) *Hjulstabron* – Hjulstabron är strategisk viktig både ur sjö- och vägsynpunkt. Hjulstabron måste uppgraderas under denna planperiod om Mälarprojektet ska få full effekt.
5. *Miljöbedömningen och den samlade effektbedömningen* – Det saknas en redogörelse på vilket sätt effektbedömningen påverkat transportplanen. Effektbedömningen hade vunnit på att relateras till ett nuläge, eftersom skillnaderna mot den nationella transportplanen som utgör referensalternativ inte är så stor. Detta försvårar bedömningen av hur planen påverkar olika nationella mål. Trafikverket behöver belysa ytterligare hur man mera aktivt kan utnyttja möjligheterna att styra över trafik till järnväg och annan kollektivtrafik. Vidare bör även ett strategiskt resonemang föras om vilka åtgärder som kan göra det möjligt.
6. *Forskning och innovation* – Det behövs ställa högre krav på tillverkningsindustrin för att minska på trafikbuller.
7. *Fyrstegsprincipen* – Steg 1 och Steg 2 åtgärder behöver tydligare belysas i transportplanen.
8. *Uppföljning* – Länsstyrelsen föreslår att Trafikverket får i uppdrag att årligen uppdatera trafikarbetsuppgifter på regional och lokal nivå

Eftersom remissinstanser inte fått tillgång till alla nödvändiga utredningar i tid har det försvårat förutsättningarna att ordentligt bedöma hela planförslagets meriter. Exempelvis blev den samlade effektbedömningen tillgänglig först i november 2017 och systemanalysen kommer att bli tillgänglig först i januari 2018 d.v.s. efter remisstiden utgång.

Hållbar utveckling

I föreslagen transportplan har Trafikverket avsatt en högre budget för vidmakthållande av järnväg jämfört med den nu gällande transportplanen, vilket Länsstyrelsen ställer sig



2017-11-30

341-5436-17

mycket positiv till. Länsstyrelsen ifrågasätter dock att investeringskostnaden för nyinvestering av väg och även vidmakthållande av väg fortfarande är mycket högre än investeringskostnaden för järnväg.

Trafikverket har i direktiven som inriktningsmål för den nationella transportplanen fått i uppdrag att bland annat återställa och utveckla järnvägens funktionalitet och minska transportsektorns miljöpåverkan. Däri ligger bland annat att planen ska bidra till en *omställning till att Sverige blir ett av världens första fossilfria välfärdsländer*. Enligt direktivet ska även de transportpolitiska målen samt riksdagens kommande ställningstagande om ett sektorsmål för transportsektorns utsläpp av växthusgaser, de transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt vara utgångspunkt för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder. Sammanfattningsvis ska således planen uttalat bidra till minskad klimatpåverkan. Det för med sig målkonflikter, då en stor andel av tillgängliga medel redan är uppbundna i beslutade åtgärder som främst bidrar till ökad vägbunden transport. Däremot kan, genom att lyfta bl.a. fyrstegsprincipen, utsläppsmål och hänsynsmål, grundprincipen i uppdraget vara planering för ett hållbart transportsystem där transportbehov uppfylls utan att försämra miljön. Länsstyrelsen välkomnar dessa utgångspunkter. Länsstyrelsen anser att föreslagna investeringar i speciellt järnväg, tillgänglighet, säkerhet och klimatanpassning kan bidra till uppdragets måluppfyllelse. Däremot anser Länsstyrelsen att planförslaget som helhet inte bidrar tillräckligt till att vända transportsystemet i mer miljömässigt hållbar riktning. Länsstyrelsen delar inte heller uppfattningen att infrastrukturen endast har en begränsad roll för omställningen till ett samhälle med minskad klimatpåverkan. Det finns en tydlig diskrepans mellan vad som kännetecknar transporter i ett hållbart samhälle och vad planförslaget bidrar till. I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning framgår att inte ens ökningen av det samlade trafikarbetet bromsas med planförslaget, tvärtom så visar effektbedömning på en inducerad ökning av trafikarbetet med 1 procent, jämfört med nuvarande plan. 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 nu aktuellt plans sista år.

Trafikverket har tagit sin utgångspunkt från den rådande trafikprognosen, istället för de mål som ska styra transportplaneringen. Länsstyrelsen anser att det minskar planens chanser att nå transport- och klimatpolitiska målen, eftersom planeringen och prioriteringen inte blir målstyrd per definition. Åtgärderna i nationell plan bör väljas utifrån ett önskat läge och inte utifrån prognoser baserade på historisk utveckling och rådande resemönster.

Trafikverket har tillsammans med sex andra myndigheter deltagit i framtagandet av Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT). Länsstyrelsen noterar att huvudprinciperna från detta uppdrag efterlevs inte i planförslaget. SOFT framhäver att ett av de tre ben som transportsystemets omställning ska stå på handlar om att skapa ett mer transporteffektivt samhälle, d.v.s. ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag minskar. Det vore önskvärt med en diskussion i den nationella planen kring åtgärder som skulle innebära minskat transportbehov. I aktuell utformning tonas istället planens betydelse i den totala samhällsplaneringen istället ner och stort ansvar placeras istället på andra aktörer. Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets uppfattning om att planen endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem. Den nationella transportplanen borde ta



2017-11-30

341-5436-17

ett större ansvar och leda omställningen till ett klimatneutralt samhälle genom att tydligare satsa på att möjliggöra förflyttning av godstransport från väg till spår och sjöfart samt aktivt motverka inducerad trafik.

Infrastruktur och bostadsbyggande

I direktivet till den nationella planen för transportinfrastruktur står att planen ska ge förutsättningar för att möta behovet av ett ökat bostadsbyggande. Transportsystemet har strukturerande effekter på hela samhällsplaneringen och den nationella tillsammans med den regionala planen för transportinfrastrukturen har ett stort inflytande och ansvar för samhällsutvecklingen i stort.

Det är huvudsakligen tre typer av åtgärder som kan ge effekt på bostadsbyggande. Den första typen är åtgärder som ökar tillgängligheten och förstör arbetsmarknadsregionen. Den andra typen är åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög. Detta genom att till exempel flytta vägar, järnvägar och tillhörande anläggningar så att byggbar mark tillgängliggörs och bostäder kan byggas där. Den tredje typen är åtgärder som ger mer effektiva transporter i tätorter, till exempel åtgärder som möjliggör överflyttning av trafik till mer yteffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykling.

Länsstyrelsen skulle vilja att Trafikverket i den andra typen av åtgärder även tar med åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på omgivningen, så att den även omfattar bullerreducering, nedsänkning av vägar och andra skyddsåtgärder utöver bara en flytt av infrastruktur. Att minska infrastrukturens omgivningspåverkan på plats ger en snabbare effekt på bostadsbyggandet och bidrar till att möjliggöra förtätning.

Fyrspårssatsning och Ostkustbanan

Länsstyrelsen i Uppsala är starkt positiv till att den första etappen av utbyggnaden av fyrspårutbyggnaden finns med och vill påpeka att behovet av ytterligare ett spår på Ostkustbanan är stort både ur ett nationellt och regionalt perspektiv eftersom det råder kapacitetsbrist på Ostkustbanan redan idag för att spåren ska kunna samnyttjas effektivt både för gods- och persontrafik. Att Ostkustbanan även går till Arlanda, gör att den blir viktig ur internationell betydelse. Länsstyrelsen i Uppsala vill därför understryka vikten av att Ostkustbanans fyrspår måste finansieras och byggas ut i sin helhet fram till länsgräns inom denna planperiod för att ge den kapacitet som krävs mellan Stockholm-Uppsala samt mellan Stockholm och norra Sverige.

Länsstyrelsen uppfattar det problematiskt med att stadsmiljöavtalen ges en så stor vikt, då nuläget på sträckan Uppsala-Stockholm hämmar spårbunden godstransport och bidrar till överbelastning på persontåg. Länsstyrelsen anser att statlig styrningen kan möta kommunal styrning mot hållbarhet i transportsystemet på ett sätt som bidrar till att lösa målkonflikterna mellan utvecklingen av väginfrastruktur till styrning mot trafikslag med mindre miljöpåverkan och utveckling tillhörande infrastruktur.

Av den nationella planen framgår det att utbyggnaden av järnvägen till fyrspår förutsätter att överenskommelser tecknas med berörda kommuner om bostadsåtaganden som möjliggörs av åtgärden. Länsstyrelsen anser att kravet på bostadsbyggande inte borde



2017-11-30

341-5436-17

vara grunden till att få igenom fyrspårssatsningen eftersom Ostkustbanan är viktig både ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv och där kapaciteten är bristfällig redan idag. Länsstyrelsen vill påstå att den förbättrade kollektivtrafikförsörjningen i sig kommer ge stora effekter på ökat bostadsbyggande längs Ostkustbanan och ifrågasätter därför delvis det avtal som kommunerna ska skriva på för att få igenom fyrspårssatsningen.

Länsstyrelsen anser även att ett nytt stationsläge vid Uppsala södra/Bergsbrunna i högre grad borde finansieras från den nationella planen, då den ingår som en del i fyrspårssatsningen och utgör ett område som möjliggör en stark bostadsutveckling som regeringen lyfter fram i direktivet. Ju större andel som den nationella planen kan stå för finansieringen av stationen i Uppsala södra/Bergsbrunna, desto större andel kan länsplanen lägga på att åtgärda brister i järnvägssystemet i övriga delar av länet.

Vidare är det angeläget att, för att kunna genomföra en framtida fyrspårsutbyggnad på Ostkustbanan, Trafikverket genomför åtgärder i de plankorsningar som finns i Uppsala stad för att förbereda för ökat tågtrafik och för att stadstrafiken ska kunna fungera utan störningar från järnvägstrafiken.

Länsstyrelsen vill även lyfta att perrongförlängning i stationer längs med norra delen av Ostkustbanan behöver prioriteras och genomföras i takt med passagerarökning och för att de längre pendeltågen ska kunna trafikera Gävle – Uppsala.

Övriga namngivna investeringar i Uppsala län

Dalabanan

I transportplanen anger Trafikverket att huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggning är att säkerställa att hela järnvägsanläggningen ska ha en hög säkerhetsstandard och att det är tillgänglig, d.v.s. att banor som trafikeras i dag även ska kunna trafikeras imorgon.

Länsstyrelsen vill lyfta upp Dalabanan betydelse, eftersom den saknas som en utpekad brist i den nationella transportplanen. Dalabanan är viktig inte bara ur ett regionalt, utan även ur ett nationellt perspektiv. Underhållet på banan är kraftigt eftersatt och riskerar att få en hastighetssänkning på banan vilket kommer att drabba bl.a. för regionala pendlingen. Den regionala arbetspendlingen med Upptåget är omfattande, både längs Ostkustbanan och utmed Dalabanan. Dalabanan är dessutom en viktig förbindelse mellan Dalarna och Stockholm samt till övriga Sverige, både för fjärrtransport och även lokaltransport. Länsstyrelsen är positiv till att Heby mötesspår finns med som en ny namngiven investering, men däremot saknas en redogörelse för hela Dalabanan. Länsstyrelsen anser att Trafikverket ska lyfta satsningar på stråk som gynnar både godstransport, fjärr- och regiontrafik för arbetspendling. Dalabanan är därför ett sådant stråk som bör prioriteras.

Dalabanans funktionalitet måste säkerställas och den behöver få en förbättrad banklassificering och en högre prioritet för underhåll och investeringar. Länsstyrelsen vill särskilt lyfta att de insatser som krävs för Dalabanan, större åtgärder som bl.a. rälsbyte i kombination med utvecklingsåtgärder, kan ge betydande bostadstillskott på sikt. En utvecklad pendeltrafik på Dalabanan kan i sin tur vara en faktor som leder till en ökad bostadsutveckling på stationsorterna längs med Dalabanan, eftersom dessa skulle bli mer



attraktiva om kollektivtrafikförsörjningen förbättrades. Förbättrad infrastruktur leder till ökad tillgänglighet, förstora arbetsmarknadsregion och området utmed banan mer attraktivt för ökat bostadsbyggande.

Länsstyrelsen ser dock positivt på att Rv 56 Sala-Heby finns med som en ny namngiven investering för att trygga en säker förbindelse mellan orter där arbetspendlingen är hög.

Hjulstabron

Trafikverket har haft i uppdrag att redovisa vilka större namngivna objekt som övervägts tas med i planförslaget vid en tänkt ökning av medlen för namngivna objekt med 10%. Dessa objekt saknar egentligen finansiering i dagsläget och finns därmed inte med i förslaget till den nationella planen.

Hjulstabron är namngivet som ett sådant objekt. Hjulstabron är i behov av upprustning och bron är strategisk både ur sjö- och vägsynpunkt. Vidare måste Hjulstabron uppgraderas under denna planperiod om Mälarprojektet ska få full effekt. Arbetet med att ta fram en vägplan för Hjulstabron har påbörjats hos Trafikverket, varpå arbetet med att genomföra upprustning av bron bör kunna ske så snart vägplanen är antagen. Finansiering för en ny- eller ombyggnation av bron borde rimligtvis finnas med i aktuell transportplan och inte vara beroende på ett eventuellt ökat anslag. Finansieringen av objektet bör ske genom en samfinansiering mellan Trafikverket och Sjöfartsverket.

Hargshamn

För sjötransporter råder i stort sett inga kapacitetsproblem i farleder enligt den nationella transportplanen och det finns en stor total hamnkapacitet. Däremot finns behov av djupare farleder i vissa hamnar för att möjliggöra angöring av större fartyg. För att främja överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart anser Länsstyrelsen att det är positivt att Trafikverket överväger att göra trimningsåtgärder som muddringsinsatser i anslutande farleder till bl.a. Hargshamn.

Miljöbedömning och MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är otillräcklig, då den inte redovisar något alternativ till planförslaget, utan endast utgår från existerande planering, d.v.s. planen redovisar endast ett nollalternativ. Ett krav på MKB generellt är att ange alternativa lösningar som kan vägas mot lagt förslag. Det innebär att transportplanen inte erbjuder några möjliga lösningar till rådande transport och klimatpolitiska målsättningar. Det skulle därför varit önskvärt att Trafikverket utarbetat en plan med en alternativ inriktning som tar hänsyn till klimatlagen, miljö kvalitetsmålen och ett transporteffektivt samhälle. På så sätt skulle miljöbalkens krav på att identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ uppfyllas och samtidigt förtydliga de svåra målkonflikter som planen faktiskt innebär.

Den samlade effektbedömningen

Transportplanens påverkan på trafikarbetet är marginell enligt Trafikverkets bedömning och utvecklingen av hur trafikarbetet fördelas mellan olika trafikslag i huvudsak påverkas av samhällsutvecklingen i övrigt. Exempelvis har olika ekonomiska styrmedel, samhällsplanering och administrativa åtgärder större påverkan på hur trafiken utvecklas



än transportplanen. Detta är till stor del korrekt, men står också för en defensiv hållning till transportplanens och olika åtgärders möjligheter att påverka hur det fortsatta trafikarbetet fördelar sig mellan olika trafikslag. Möjligheterna att fördela investeringarna i infrastruktur bör utnyttjas maximalt för att kunna göra det möjligt att ställa om till ett fossilfritt transportsystem. Det behöver belysas ytterligare i planen, inom ramen för den nationella transportplanen, hur man mera aktivt kan utnyttja möjligheterna att styra över trafik till järnväg och annan kollektivtrafik. Vidare bör även ett strategiskt resonemang föras om vilka åtgärder som kan göra det möjligt. Att ge möjlighet till att prioritera satsningarna mellan olika trafikslag är ju också en av anledningarna till att Trafikverket bildades.

Resultaten av de samlade effektbedömningarna visar att åtgärderna bedöms ge ett stort bidrag till uppfyllelse av de transportpolitiska målen för medborgarnas resor, näringslivets transporter, tillgänglighet, jämställdhet, kollektivtrafik och klimat. Samtidigt konstateras det i effektbedömningen att de kapacitetshöjande åtgärder som föreslås i planen kan ge negativa effekter för biologisk mångfald, landskap och buller, vilket innebär att målkonflikter uppstår. Den samlade effektbedömningen hade kunnat bli tydligare om dessa målkonflikter samlats och beskrivits närmare i ett eget kapitel.

Bedömningarna av effekterna i den nationella transportplanen görs på en övergripande nivå, vilket gör det svårt att se mer detaljerade effekter av planförslaget. Detta kan också som konstateras i effektbedömningen bero på att det till stor del saknas tydliga mätbara och kvantifierbara effekter, att metodiken behöver utvecklas eller att det saknas bedömningsgrunder. Detta gäller bl.a. de synpunkter Länsstyrelsen tidigare lämnade på avgränsningen av miljöbedömningen av den nationella transportplanen när det gäller behovet av att utveckla bedömningsgrunder också för hur transportsystemets barriäreffekter påverkar människan på nationell nivå. Att bedöma sådana effekter på nationell nivå är måhända svårt, men om inte effekterna beskrivs och bedöms kommer de heller inte att åtgärdas.

Övriga synpunkter

Forskning och innovation

Länsstyrelsen anser att det är mycket positivt att Trafikverket satsar både på forskning och på framtagande av innovativa lösningar för att komma på nya lösningar bl.a. kring omställning till fossilfritt transportsystem och att för att hitta effektiva och tekniska lösningar för att minska på bullret. Det Länsstyrelsen vill lyfta är att det behövs ställa hårdare krav på själva tillverkningsindustrin för att få igenom minskat däckbuller och buller från spårburen trafik. Kravet på tillverkningsindustrin behöver skärpas.

Grund för åtgärder

Åtgärderna i den nationella planen bör väljas utifrån ett önskat läge och inte utifrån prognoser baserade på historisk utveckling och rådande resmönster varför det i miljökonsekvensbeskrivningen saknas en analys av hur planförslaget sammantaget påverkar trafiken och fördelningen mellan trafikslag. En sådan analys bör genomföras eftersom Trafikverkets egna analys, SOFT-planen och de av regeringen utpekade utvecklingsmålen för planen leder till målkonflikter. I transportplanen prioriteras, trots uttalade ambitioner, vägbunden person- och godstrafik, som dessutom ges utrymme att



2017-11-30

341-5436-17

öka. Detta förstärks ytterligare av budgetallokeringar. För att främja övergången till spårbunden transport som Trafikverket korrekt lyfter som en målsättning i transportplanering, krävs istället att en större andel av budgeten allokeras till underhåll och utveckling av järnvägen.

Utsläpp och inducerad trafik

Beräkningar i den samlade effektbedömningen pekar på att investeringsprojekten ökar för vägtrafiken med ungefär 1 procent till 2029, vilket även leder till ökade koldioxidutsläpp från vägtrafiken på 14 000 ton med utgångspunkt från dagens fordonspark. Problematiken kring inducerad trafik i planförslaget bör lyftas på ett tydligare sätt. Alternativ till planförslaget bör tas fram där utsläppen minskar i linje med de aktuella nationella målen till 2030 och 2045.

Klimatpåverkan

I planen står det att energi- och materialanvändning i byggande, drift och underhåll av transportinfrastrukturen står för en betydande del, uppskattningsvis fem till tio procent, av transportsektorns klimatpåverkan. Trafikverkets interna mål är att minska klimatpåverkan från infrastrukturen med 30 procent till 2025 och 15 procent till 2020 jämfört med 2015. Visionen är en klimatneutral infrastruktur senast 2045.

Då planen tydligt bidrar till inducerad trafikökning föreligger en målkonflikt här med behovet av att klimatanpassa transportsystemet. Ett klimatanpassat transportsystem kräver en hög grad av resiliens, vilket ökar i takt med att trafikarbetet minskar. En planering som siktar på ett minskat transportarbete bidrar till lägre sårbarhet i samhället.

Länsstyrelsen saknar en redovisning kring miljöpåverkan från järnvägsbygget kontra användandet av bilvägar. Att bygga järnväg ger en stor belastning på miljön jämfört med att bygga nya vägar, men miljöbelastningen när järnväg respektive väg tas i drift jämförs inte. I det senare fallet ger biltransporter betydligt högre påverkan jämfört med järnvägstransport. Detta bör lyftas fram i den nationella planen om avsikten är att bygga ett hållbart samhälle och minska miljöpåverkan.

Godstrafik och järnväg

I transportplanen lyfter Trafikverket att godstransport till sjöss och järnväg måste öka och förbättra förutsättningarna för näringslivet. Inrikes godstransporterna sker till ca 90 procent med tunga lastbilar och inrikes godstransportarbetet förväntas enligt basprognosen öka med 74 procent från 2012 till 2040. Ökningen räknat i procent är ungefär densamma för de olika trafikslagen, men i absoluta tal redogör Trafikverket att transporterna på väg och med sjöfart kommer öka betydligt mer än järnvägstransporterna.

Länsstyrelsen anser att planen lägger stort fokus på utveckling och förstärkning av vägar och den samlade effektbedömning lyfter fram att planförslagen gynnar bil och vägbunden transport mest. Då planen framhäver behovet av att möjliggöra en allt högre överföring av godstransport till spår och sjöväg anses förslagen vara otillräckliga för att möta framtidens fossilfria godstransportsbehov. Godstransport bör lyftas fram tydligare i transportplanen och ytterligare möjligheter till utveckling av samordnad varudistribution inkluderas i åtgärdsplaneringen.



2017-11-30

341-5436-17

Hållbara resor – cykel och kollektivtrafik

Länsstyrelsen är positiv till att man har utökat stadsmiljöavtalet för Hållbara städer så att investeringsstödet för kollektivtrafik nu omfattar även satsning på cykling. En ökad andel resor som sker med gång- eller cykeltrafik kan bidra till de nationella målen om minskad klimatpåverkan och ökad folkhälsa.

Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket inom den statliga infrastrukturen avser att uppmärksamma brister som utgör hinder för ett ökat aktivt resande bl.a. när cykeltrafik försvåras, exempelvis vid mittseparering.

Däremot ställer sig Länsstyrelsen frågande till införandet av stadsmiljöavtal eftersom det redan finns ett utarbetat system för sådana insatser genom länsplanernas åtgärdsområden för medfinansiering till kommunala åtgärder. Genom införandet av stadsmiljöavtal finns det nu två parallella system med samma syfte. Det kan skapa otydlighet för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk och öka de administrativa kostnaderna för statliga medel. Länsstyrelsen anser att stadsmiljöavtalens ekonomiska ram istället tillförs länsplanerna för att skapa en effektivare planering. Däremot kan Regeringen styra att dessa medel reserveras för korrekt ändamål i länsplanerna.

Fyrstegsprincipen: Steg 1 och Steg 2 åtgärder

Fyrstegsprincipen är det styrmedel Trafikverket använder sig av för att göra ett aktivt val vilka objekt som ska komma med i den nationella planen. Länsstyrelsen anser att det är otydligt om fyrstegsprincipen har använts, vilket det rimligen har gjorts för att de namnsatta objekten ska komma med i den nationella planen. Trafikverket bör tydligare redovisa hur fyrstegsprincipen har använts eftersom det annars finns en risk att de valda åtgärderna som inte har genomgått en fullständig prövning. Trafikverket behöver även noggrannare redovisa vad de gör i steg 1 och steg 2 åtgärder kopplat till byggande av infrastruktur.

Eftersom en signifikant andel av planens budget inte är öronmärkt till namngivna projekt kan Länsstyrelsen befara att det kan förekomma även mer investeringar i åtgärder som ökar klimatpåverkan. En redogörelse för hur fyrstegsprincipen och klimatmålen kommer att påverka åtgärdsvalet inom ramen för denna budgetandel bör tydliggöras i planen.

Uppföljning

I dagsläget saknas möjligheten till att göra uppföljning av transporternas påverkan eftersom Trafikverket inte har varit kontinuerlig vid framtagande av underlag kring trafikarbetsuppgifter. För att kunna följa upp klimatlagens mål till 2030 för inrikes transporter behöver Trafikverket årligen uppdatera uppgifter om trafikarbetet både på regional och på 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. Därför föreslår Länsstyrelsen att Trafikverket får i uppdrag att årligen uppdatera trafikarbetsuppgifter på regional och lokal nivå.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Yttrande

10(10)

2017-11-30

341-5436-17

Deltagare

Landshövding Göran Enander har beslutat i detta ärende. Planhandläggare Katja Saranka har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Johan von Knorring, chef för samhällsavdelningen Christel Benfalk, chef för plan och bostadsenheten Annika Israelsson, miljöskyddshandläggare Ulf Lindblom och klimat- och energisamordnare Aino Inkinen deltagit.

Ärendet har hanterats med digital signering och har därför inga underskrifter.

Göran Enander

Katja Saranka