# PM om länsstyrelsernas remissvar på Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2022-2033

Miljömålen har varit en del av de transportpolitiska målen sedan 2012 och de skulle därmed bli en integrerad del av transportplaneringen. Sedan 2017 har RUS och LEKS samverkat kring hur klimatmålen skulle kunna integreras bättre i länstransportplanerna. Bland annat genom att ta fram första upplagan av *Hur kan vi göra länsplanerna mer klimatsmarta*? som var klar 2018. Samarbetet har fortsatt med årliga aktiviteter sedan dess i projektet Klimatsmarta länstransportplaner och samhällsplanering.

Projektet klimatsmarta länstransportplaner 3.0 har det senaste året fortsatt att lyfta frågor av intresse för ökad integrering av klimatmål i transportplaneringen. Vi har bland annat genomfört workshops samt ett antal skypemöten med forskare och myndigheter. Ett av mötena fokuserade på den kommande remissen av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för planeringsperioden 2022 – 2033. Denna planeringsomgång är den första efter att det klimatpolitiska ramverket började gälla. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan för mandatperioden lyfter man infrastrukturplaneringens betydelse:

*”Planering av transportinfrastruktur är ett viktigt verktyg för att nå de transportpolitiska målen, inklusive etappmålet för klimat, och kan bidra till att nå det långsiktiga klimatmålet till 2045. Klimatmålen, inklusive det transportpolitiska etappmålet för klimat, är centrala utgångspunkter för den framtida statliga transportinfrastrukturplaneringen. Underlagen till infrastrukturplaneringen bör därför visa hur satsningar i transportinfrastrukturen påverkar möjligheterna att nå klimatmålen. Regeringen avser 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).”*

*”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.”*

Inom projektet ombads vi gå igenom länsstyrelsernas remissvar på förslaget till nationell transportplan främst med bäring på ovanstående. Nedan följer en genomgång av svaren som inkommit till Infrastrukturdepartementet den 28 februari 2022. Först kommer en sammanfattning av den genomgång som gjorts, följt av en tabell över länens svar, därefter citat från samtliga länsstyrelser som täcker de frågor som belysts. Sist ligger referenser och mer om projektet *Klimatsmarta länstransportplaner 3.0*.

## Sammanfattning av genomgångna remissvar

**De flesta länsstyrelser är kritiska till att Trafikverkets planförslag inte bidrar till klimatmålen eller till ett mer transporteffektivt samhälle. Häften påtalar att det funnits brister i hur Trafikverket uppfyller miljöbalkens krav. Många länsstyrelser framför kritik om basprognosen, ”lagt kort ligger” och den samhällsekonomiska modell som används. De flesta är nöjda med satsningen på underhåll.**

Häften av länen (10 av 21) tar upp att **brister i den miljöbedömningsprocess** som ska genomföras enligt Miljöbalkens kap 6. Av de tio län som tar upp frågan menar fyra att Trafikverket inte uppfyller Miljöbalkens bestämmelser.

De flesta län (17 av 21) **kritiserar att förslaget enbart bidrar marginellt till minskade utsläpp** av koldioxid. Många hänvisar till regeringens direktiv som anger att ”Klimatmålen ska nås och klimatmålen är en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen.” Och menar att en minskning med 0,1 procent år 2040 inte ligger i linje med det.

De flesta län (17 av 21) kritiserar att planförslaget **saknar åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle**. Tretton län påtalar att det finns ett redovisningskrav i regeringens direktiv som gäller i vilken utsträckning planen bidrar till en ökad transporteffektivitet. Elva län lyfter att en sådan redovisning saknas.

Tretton av 21 län påtalar att **stadsmiljöavtalen får sänkta anslag**, elva kritiserar detta och hänvisar till att stadsmiljöavtalen bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle.

Tre av 21 län tar upp **hotet mot den biologiska mångfalden**, ett län menar att ramen för miljöåtgärder landskap behöver utökas p.g.a. transportinfrastrukturens negativa påverkan, de två andra påtalar de risker som en ökad användning av biodrivmedel innebär för mångfalden.

Sexton av 21 län tar upp **satsningen på underhåll**, av dessa är tolv är positiva till den, medan fyra län uttrycker olika förbehåll, att pengarna inte räcker och att det finns otydligheter i förhållande till de ökade underhållskostnader som kommer av ett förändrat klimat.

Tolv län kritiserar **Trafikverkets** **basprognos** och menar bland annat att den trafiktillväxt som ligger i prognosen blir styrande för planeringen.

Nio län kritiserar **”lagt kort ligger”** dvs att äldre objekt ligger kvar och menar att de behöver omprövas utifrån de nya omständigheter som råder med klimatkris och ny klimatlag och hänvisar till att samma uppmaning har regeringens klimatpolitiska råd framfört tidigare.

Nio län kritiserar **Trafikverkets samhällsekonomiska modell, ASEK**, eftersom restidsvinster är starkt styrande i modellen, det främjar en ökad trafik och motverkar åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle. Vidare nämns också att användning av diskonteringsränta inte är förenligt med att regeringen enligt klimatlagen ska skydda även kommande generationer mot klimatförändringar.

Häften av länen (10 av 21) **efterfrågar en tydligt styrande målsättning** för omställningen av transportsystemet.

Häften av länen (11 av 21) **ifrågasätter att tilldelning av medel** som Trafikverket ger länsstyrelserna vid stora komplexa infrastrukturobjekt enbart kopplas till Miljöbalkens krav och inte till övrig relevant lagstiftning, till exempel kulturmiljölagen.

### Tabell över länsstyrelsernas remissvar på Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2022-2033

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | a | B | C | d | E | F | G | h | i | J | k | l |
| Län | Miljö-balken uppfylls ej | Kritik, litet bidrag klimatmål | Saknar åtgärder för transporteff. | Uppfyller ej redovis. krav transport-effektivitet | Kritiserar sänkt anslag stadsmiljö | Lyfter hot biologisk mångfald | Positivt satsning på underhåll | Kritik av basprognosen | Kritik av lagt kort ligger | Kritik av samhällsek modellen ASEK | Efter-frågat omställning | Ifråga-sätter ersätt-ning |
| Blekinge | (x) | X | x | x | - | - | - | x | x | x | x | - |
| Dalarna | (x) | X | x | - | x | - | - | x | x | x | x | - |
| Gotland | (x) | X | x | (x) | x | - | x | x | - | x | x | - |
| Gävleborg | - | - | x | x | - | - | - | - | - | - | x | x |
| Halland | - | X | x | x | x | - | (x) | x | - | - | - | - |
| Jämtland | - | X | x | - | x | - | x | - | - | - | - | - |
| Jönköping | - | X | x | x | (x) | - | (x) | x | x | x | x | - |
| Kalmar | - | (x) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Kronoberg | - | X | x | - | x | - | x | - | - | - | - | - |
| Norrbotten | - | X | x | x | x | - | x | - | - | - |  | x |
| Skåne | (x) | X | x | x | x | x | x | x | x | - | - | x |
| Stockholm | x | X | x | (x) | x | - | x | x | - | - | -- | - |
| Södermanland | x | X | x | x | - | - | - | x | x | x | x | x |
| Uppsala | x | X | x | x | x | x | x | x | x | x | x | x |
| Värmland | (x) | X | x | x | (x) | x | x | x | x | x | - | x |
| Västerbotten | - | - | - | - | - | - | x | - | - | - | - | x |
| Västernorrland | - | X | x | - | - | - | (x) | - | x | - | - | x |
| Västmanland | - | X | x | - | - | - | x | x | - | x | x | - |
| V. Götaland | x | X | x | x | x | - | x | x | x | x | x | x |
| Örebro | (x) | X | - | x | x | - | (x) | - |  | - | x | x |
| Östergötland | - | (x) | - | (x) | - | - | x | - | - | - | - | x |

## Förklaring till kolumnerna och förkortningarna i tabellen ovan

1. Uppfyller inte Miljöbalkens krav när det gäller kap 6 om Miljöbedömningar av planer och program
2. Kritiserar att planförslaget enbart bidrar i liten utsträckning till klimatmålen, med 0,1 procent utsläppsminskning år 2040
3. Saknar åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle, dvs åtgärder som minskar transportbehovet utan att försämra tillgängligheten
4. Uppfyller inte direktivet vad gäller redovisning av förslagets bidrag till ökad transporteffektivitet
5. Kritiserar att stadsmiljöavtalen får mindre pengar än förut
6. Lyfter hotet mot den biologiska mångfalden
7. Positivt med förslagets stora satsning på underhåll
8. Kritiserar av basprognosen alternativt lyfter behov av målstyrning
9. Kritiserar ”lagt kort ligger” och menar att äldre objekt behöver kunna omprövas
10. Kritiserar Trafikverkets samhällsekonomiska modell, ASEK
11. Efterlyser en tydligt styrande målsättning för omställning av transportsystemet, ett helhetsperspektiv
12. Ifrågasätter varför ersättning till länsstyrelserna för stora komplexa investeringsobjekt enbart avser krav enligt miljöbalken

Anges (x) utrycks synpunkten mildare, se nedan.

* Kolumn a) länet påtalat brister som försvårar miljöbedömningen enligt MB, men skriver inte uttryckligen att MB inte följs
* Kolumn b) länet påtalar att det är tveksamt om planförslaget uppfyller direktivet om att klimatmålen ska nås alternativt anger att en redovisning
* Kolumn d) påtalat att det finns ett redovisningskrav vad gäller transporteffektivitet men skriver inte uttryckligen att det inte uppfylls
* Kolumn e) påtalar att anslagen till stadsmiljöavtal sänkts, men uttrycker ingen uppfattning
* Kolumn g) skriver inte uttryckligen att det är positivt med satsning på underhåll, men påtalar att det inte räcker eller att det finns otydligheter i förhållande ökade underhållskostnader t f a förändrat klimat

## Har rutan markerats med ett streck så har länen inte tagit upp ämnet i sitt remissvar.

## Citat från länsstyrelsernas remissvar

**Blekinge** ”Ett krav i regeringens direktiv till ny nationell infrastrukturplan var att redovisa hur planförslaget ska bidra till en ökad transporteffektivitet i samhället. Länsstyrelsen saknar en tydlig redovisning av planens bidrag till ett transporteffektivt samhälle och anser att det krävs en mer tydlig och styrande målsättning för statens omfattande investeringsplaner för att aktivt bidra till omställningen.” s 1

**Dalarna** ”Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets syn på att den nationella infrastrukturplaneringen är en faktor bland flera på vägen mot det hållbara samhället, men vill samtidigt framhålla att det är viktigt att denna planering så långt som möjligt, och väl avvägt mot andra samhällsmål, bidrar till miljö- och klimatmålen. Mot bakgrund av det kan det ses som en brist att planförslaget i princip knappast alls bidrar till minskade utsläpp av växthusgaser. Detta också med tanke på att klimatmålen enligt direktivet ska vara en central utgångspunkt för transportinfrastrukturplaneringen.” s 2

”Länsstyrelsen anser att det är olyckligt att anslaget kopplat till stadsmiljöavtal minskar, då dessa bidrar till ett transporteffektivt samhälle och kommunernas planering för detta.” s 3

**Gotland** ”Ett krav i regeringens direktiv till ny nationell infrastrukturplan var att redovisa hur planförslaget ska bidra till en ökad transporteffektivitet i samhället. Regeringen har vidare i flertal utredningar och handlingsplaner pekat på vikten av åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Den föreslagna planen utgår från en basprognos med ett antagande om att trafikarbetet kommer att öka kraftigt. Länsstyrelsen saknar målstyrningen i planen mot satta samhällsmål och anser att det vore önskvärt att det fanns ett gemensamt synsätt och gemensamma utgångspunkter i den statliga styrningen.” s 4

**Gävleborg** ”Länsstyrelsen menar att det i såväl direktivet som i den klimatpolitiska handlingsplanen framgår att det ekonomiska utrymmet för infrastrukturplaneringen behöver medverka till direkta investeringar i ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen anser att denna typ av satsningar ska rymmas inom de statliga investeringarna i vårt gemensamma samhällsbygge som transportinfrastrukturplanen utgör men anser inte att Trafikverket redovisat hur planförslaget bidrar till en ökad transporteffektivitet i samhället i enlighet med direktivet.” s 5

**Halland** ”Länsstyrelsen är starkt kritisk till att den nationella planen inte tydligare bidrar till de nationella klimatmålen. Positiva effekter från satsningar på järnväg och sjöfart äts till stor del upp av ett ökat trafikarbete på vägarna. Länsstyrelsen saknar tydliga redovisningar över hur planförslaget bidrar till en ökad transporteffektivitet i samhället.” s 1

”Länsstyrelsen är kritisk till den kraftiga anslagsminskningen för stadsmiljöavtal. Utvärderingar visar att stadsmiljöavtal är effektiva verktyg för att skapa hållbara stadsmiljöer och att effekten av dessa förstärks av kommunernas motprestationer.” s 5

**Jämtland** ”Sammanfattningsvis ställer sig Länsstyrelsen bakom de prioriteringar i planförslaget som syftar till att vidmakthålla det befintliga nätet, utveckla de delar av vägnätet där det inte finns andra alternativ, satsningar på järnvägsnätet samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.” s2

”Länsstyrelsen anser att Trafikverket hade kunnat ta ett större krafttag kring den omställning som är nödvändig för att uppfylla regeringens direktiv om att klimatmålen ska vara en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Sett till att planen fördelar närmare 800 miljarder kronor inom den statliga transportinfrastrukturen är det anmärkningsvärt att t.ex. den totala minskningen av utsläppen från vägtrafiken av namngivna investeringar blir 0,1 procent till år 2040.” s 5

**Jönköping** ”Ett krav i regeringens direktiv till ny nationell infrastrukturplan var att redovisa hur planförslaget ska bidra till en ökad transporteffektivitet i samhället. Regeringen har vidare i ett flertal utredningar och handlingsplaner pekat på vikten av åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen saknar en tydlig redovisning av planens bidrag till ett transporteffektivt samhälle och anser att det krävs en mer tydlig och styrande målsättning för statens omfattande investeringsplaner för att aktivt bidra till utpekad omställning. Ett mer transporteffektivt samhälle styr mot samtliga delar av det transportpolitiska hänsynsmålet, inklusive klimat.” s 1

”Länsstyrelsen anser att planen ska omarbetas så att den bidrar till klimatmålen i enlighet med regeringens direktiv. Med tanke på den totala investeringsnivån bidrar planen inte nämnvärt till en uppfyllelse av klimatmålen i sin nuvarande form. De stora investeringarna i planen bör på ett tydligt sätt prövas mot det övergripande klimatmålet.” s 2

**Kalmar** ”Regeringens direktiv anger att klimatmålen ska nås och vara en central utgångspunkt för statliga transportinfrastrukturplaneringen. Länsstyrelsen saknar en tydlig redovisning av detta.” s 2

**Kronoberg ”**Länsstyrelsen anser att planen ska omarbetas så att den bidrar till klimatmålen i enlighet med regeringens direktiv” s 2

”Den typen av åtgärder som bidrar till ett transporteffektivt samhälle bidrar ofta också till uppfyllelse av andra miljökvalitetsmål som förbättrad luftkvalitet och minskat buller, vilket behöver belysas och vägas in vid val av investeringar. För att uppfylla Agenda 2030-målen krävs en tydligare satsning på hållbara helhetslösningar. Stadsmiljöavtalen borde kunna bidra till det och därför utvecklas och breddas så att fler kan få nytta av dem istället för att minskas.” s 2

**Norrbotten ”**Länsstyrelsen är kritisk till att förslaget till nationell transportplan inte tydligare bidrar till de nationella klimatmålen. Det är allvarligt då planen kommer att styra transportinfrastrukturinvesteringar under minst halva den period som återstår till 2045, då transportsektorn ska ha uppnått noll utsläpp av växthusgaser.” s 11

”Den nationella planeringen av statlig infrastruktur är enligt oss ett viktigt och kraftfullt instrument för vårt gemensamma samhällsbygge där Trafikverket snarare bör ta en ledande roll för att ställa om till det transporteffektiva samhälle som krävs för ett långsiktigt klimatneutralt samhälle. Tydliga åtgärder för hur transporteffektivitet ska främjas i förslaget till nationell plan måste därför finnas med, vilket också är ett tydligt direktiv i uppdraget samt i den klimatpolitiska handlingsplanen.” s 11

**Skåne** ”Länsstyrelsen menar att framförallt alla namngivna vägobjekt som inte är pågående behöver omprövas. Om uppsatta klimatmålen ska kunna nås till 2045 behöver beslut som redan är tagna ifrågasättas. Skillnaden mellan det som planförslaget anger och vad som anges i miljökonsekvensbeskrivningen pekar på den principiellt viktiga frågan om att lönsamhet för många vägprojekt bygger på en fortsatt ökad tillväxt av vägtrafiken, vilket inte stärker omställningen till ett transporteffektivt samhälle.” s 3

” Utöver klimatomställningen är utarmningen av biologisk mångfald en stor miljöutmaning. Länsstyrelsen menar därför att ramen för Miljöåtgärder – Landskap behöver utökas med anledning av transportinfrastrukturens negativa påverkan på landskapet och den biologiska mångfalden.” s 9

”Av planförslaget framgår att K2 redan har gjort en utvärdering Effekter av stadsmiljöavtalet - Utvärdering av försöksperioden 2015- 2018 3 . K2 har kommit fram till att det huvudsakliga syftet med stadsmiljöavtalet får anses vara uppnådda och Länsstyrelsen efterlyser därför vad Trafikverket saknar i K2:s utvärdering.” s11

**Stockholm** ”Trafikverket är tydliga med att syftet med prognoserna är att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. Det betyder att de beslut prognosen utgår ifrån är kortsiktiga och därmed mindre lämpliga för långsiktig planering. I Trafikverkets nya basprognos som togs fram 2020 hänvisas till beslutad politik som utgångspunkt, men flera av dessa politiska överenskommelser är nu upprivna.” s 2

”Resultatet blir att om det råder nolltillväxt för trafikarbetet så når 30 procent av vägobjekten inte samhällsekonomisk lönsamhet och ytterligare 40 procent får en svag lönsamhet. Detta resultat återges inte i planförslaget. I planen konstateras det motsatta, att de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt. Länsstyrelsen ifrågasätter därför slutsatsen.” s 2

**Södermanland** ”Länsstyrelsen delar inte uppfattningen att planförslaget passar in med klimatmålen, en promilles utsläppsminskning får anses vara försumbar. Att satsningar i planen passar in i ett samhälle där klimatmålen har uppnåtts är en alldeles för låg och otydlig ambitionsnivå. Länsstyrelsen anser att inte att miljöbalkens bestämmelser om miljöbedömning är uppfyllda, bedömningarna av miljö- och klimateffekter är bristfälligt redovisade och de alternativ som tagits fram är inte relevanta.” s 2

”Trafikverkets basprognos 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 järnväg och i länet till sjöfart samt att öka andelen transporter som görs kollektivt eller till cykel och fots. Prognosen har en mer dominerande roll i planen 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 framtida läge med minskad klimatpåverkan.” s 4

**Uppsala** ”Länsstyrelsen bedömer att den nationella planen är prognosstyrd utifrån trafikbehovsprognos som inte tar hänsyn till klimatmålsuppfyllelse. Lönsamhetsberäkningar för investeringsbeslut är baserade på en modell som premierar privatbilism och bilpendling före alternativa transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik. Länsstyrelsen anser att stadsmiljöavtalens roll i en mer klimatvänlig transportplanering uppskattas otillräckligt. Den samlade bedömning som Länsstyrelsen i Uppsala län gör är att planförslaget inte tillräckligt bidrar till att klimatmålen kan nås till 2030.” s 2-3

”Trafikverket har valt att inte redovisa alternativ till planförslaget trots kravet i miljöbalken i 6 kap. 11 § p. 2 om att miljöbedömningen ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Skälet till detta är dels Regeringens direktiv som anger att den gällande planen ska fullföljas vilket i stor utsträckning styr innehållet i planförslaget, dels att för denna typ av plan tillsammans med de givna förutsättningarna, lämpar sig bättre att forma alternativ inom ramen för planförslaget.” s 11

**Värmland** ”Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket i planförslaget inte tillskriver infrastrukturplaneringen någon stor roll i omställningen för en minskad klimatpåverkan. I direktivet till planarbetet framgår att ett Trafikverket ska redovisa hur planen bidrar till ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen finner inte att frågan är behandlad utan snarare avfärdad då Trafikverket uppger att minskningen av utsläpp är mer avhängigt annan samhällsutveckling och förd politik snarare än den infrastruktur som byggs till följd av planen.” s 8

”Kalkylmodellerna som Trafikverket använder (ASEK 7) värderar dock trafiktillväxt högt och tar stor hänsyn till restidsvinster för bilister, vilket lyfter kostsamma vägprojekt oproportionerligt gentemot motsvarande satsningar på andra trafikslag. Modellen styr inte mot minskade klimateffekter. Länsstyrelsen vill lyfta hur detta riskerar att leda till fortsatta skevheter i fördelning mellan trafikslagen sett till uppställda miljö- och klimatmål. Oavsett slutligt val i fördelningen av investeringsramarna så behöver redovisningen av de samhällsekonomiska kalkylerna framställas i en mer neutral jämförelse. Detta skulle kunna göra spelplanen för färdvägen mot att nå klimatmålen tydligare för politiken att besluta om.” s 10

**Västerbotten** ”Länsstyrelsen välkomnar förordningen som möjliggör att berörda länsstyrelser ska kunna få ersättning för arbete med stora och komplexa projekt. Men Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att man inte kan få ersättning för allt arbete, exempelvis inte för arbete med fornlämningar.” s 3

**Västernorrland** ”Den nationella infrastrukturplanens åtgärder har svårt att bidra till en minskad klimatpåverkan från transporterna och infrastrukturen. Länsstyrelsen framhåller att det är viktigt att samtliga åtgärder som görs bör bidra, eller åtminstone inte stjälpa, omställningen till ett hållbart transportsystem utifrån ett klimatperspektiv.” s 2

”Mellersta norrlandskusten har identifierats som ett av tio särskilt utpekade riskområden för klimatrelaterat ras, skred, erosion och översvämning i Sverige. Detta behöver återspeglas i storleken på medel för underhållet av det befintliga väg- och järnvägsnätet i Västernorrland. Men även i de bärighetsåtgärder som krävs för att vägnätet ska klara av de tunga transporterna av exempelvis den så viktiga skogsråvaran i ett förändrat klimat.” s 2

**Västmanland** ”Länsstyrelsen anser att Trafikverket har en nyckelroll i att leda klimatomställningen i transportsektorn. Den nationella planen måste ta hänsyn till klimatmålen för inrikestransporter. De investeringar som nu planeras har en avgörande påverkan för möjligheten att Sverige kan nå av riksdagen fastställda klimatmål. Såsom planen är utformad idag bedömer Länsstyrelsen att den inte bidrar till möjligheten att nå fastställda klimatmål i tillräcklig omfattning.” s 2

"Vägratrafikens påverkan beror inte bara på typ av bränsle. Den innebär också ianspråktagande av mark, buller, risker för oskyddade trafikanter, viltolyckor med mera. Länsstyrelsen saknar ett sådant helhetsperspektiv.” s 5

**Västra Götaland** ”Ett krav i regeringens direktiv till ny nationell infrastrukturplan var att redovisa hur planförslaget ska bidra till en ökad transporteffektivitet i samhället. Länsstyrelsen ser inte att planen bidrar till ett transporteffektivt samhälle och anser att det krävs en mer tydlig och styrande målsättning för statens omfattande investeringsplaner, för att aktivt bidra till den omställning som krävs.” s 1

”Länsstyrelsen anser att tre utgångspunkter i dagens planering försvårar omställningen av transportsystemet; den nya basprognosen, att projekt inte omprövas eller bedöms utifrån nya förutsättningar (lagt kort ligger) och att Trafikverket samhällsekonomiska analyser motverkar investeringar i hållbar omställning (ASEK-modellen). Vi anser därför att regeringen bör se över styrningen av framtidens infrastruktur.” s 2

**Örebro** ”De klimatpolitiska verktygen är av stor vikt vid en klimatomställning inom transportsektorn. Länsstyrelsen saknar ett fokus på en klimatomställning inom transportsektorn som avser att en omställning till ett hållbart transportsystem krävs för att uppnå hänsynsmålet.” s 2

**”**Länsstyrelsen vill även upplysa om otydlighet i samband med remissutskicket av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. I remissutskicket samt missivet som sändes den 30 november 2021 bifogades inte eller informerades det om den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Det är av stor vikt att MKB:n är integrerad i planförslaget då MKB:n är väsentlig för bedömning av bland annat planens energi- och klimatpåverkan. Av den anledningen avstår Länsstyrelsen från att lämna yttrande över MKB:n ur ett energi- och klimatperspektiv.” s 5

**Östergötland** ”Länsstyrelsen ställer sig tveksam till om planen totalt sett uppfyller direktiven om att aktuella inriktningar ska uppfylla klimatmålen och medverka till ett transporteffektivt samhälle. Så som framgår av den nationella transportplanens miljökonsekvensbeskrivning kommer inte klimatmålet till 2045 att uppnås med den föreslagna inriktningen och det borde föranleda andra prioriteringar än vad som nu föreslås. Länsstyrelsen anser exempelvis att möjligheterna till elektrifiering av vägtrafiken på ett tydligare sätt hade behövt inarbetas i planen.” s 1

## Aktuella referenser i sammanhanget

**Här ligger remissvaren:**

<https://www.regeringen.se/remisser/2021/12/remiss-av-trafikverkets-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastrukturen-20222033/>

**Regeringens uppdrag att ta fram till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur**

<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2021/06/uppdrag-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transport--infrastrukturen-och-mojlighet-att-ta-fram-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur/>

**Trafikverkets webbsida med planförslag, MKB**

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-20222033/>

**Remissmissiv** <https://www.trafikverket.se/contentassets/d8bafa38ae934486879d6e4c3f32868f/remiss-sandlista.pdf>

**Regeringens klimatpolitiska handlingsplan:** <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2019/12/prop.-20192065/>

### Om projektet

Projektet Klimatsmarta länstransportplaner och samhällsplanering 3.0 är ett samarbete mellan RUS och LEKS. Det är en fortsättning på tidigare arbete inom området, bland annat har vi tagit fram den gemensamma handboken *Hur kan vi göra länstransportplanerna mer klimatsmarta*? Vi har ordnat ws för de kollegor som arbetar med trafikplanering ute på länen, en kunskapshöjande insats som fick stort genomslag 2020, alla län deltog. Vi fortsatte sen att utveckla dialogen med regionernas länsplaneupprättare bland annat med tre gemensamma ws under januari och februari 2021, där alla regioner och län deltog med något undantag. Sedan dess har seminarier och flera skypemöten genomförts kring aktuella frågor inom transportplanering, bland annat kring remisser. Inom projektet sammanställdes länsstyrelsernas remissvar på Trafikverkets inriktningsunderlag våren 2021. Det senaste webbinariet var om Transporter och samhällsekonomiska analyser med Thomas Broberg, ordförande för ASEK:s arbetsgrupp (Trafikverket), och Göran Finnveden, (professor på KTH).

RUS – regional utveckling och samverkan i miljömålssystemet. RUS svarar för länsstyrelsegemensamma uppgifter och samordning mellan olika berörda parter i miljömålssystemet, inklusive nationella myndigheter och kommuner.

LEKS – Länsstyrelsernas Energi och klimatsamordning. LEKS ska vara en länk mellan regionala och nationella aktörer och en strategisk och drivande samarbetspartner.