

## Även regionerna starkt kritiska till Trafikverkets inriktningsunderlag

I en tidigare sammanställning<sup>1</sup> har vi visat att Trafikverkets inriktningsunderlag mötts av en omfattande kritik från såväl samtliga länsstyrelser som från en rad centrala myndigheter med anledning att yttra sig om hur svensk transportinfrastruktur bör utvecklas de närmaste tolv åren. Kritiken handlar om att man inte anser att underlaget tillräckligt väl beaktar möjligheterna till transporteffektivisering, att man gör antaganden utifrån en basprognos som tål att ifrågasättas och att man bygger ett klimatscenario på antagandet om en kraftig ökning av biodrivmedelsförbrukningen under en övergångsfas. Man ifrågasätter också hur underlaget överensstämmer med det klimatpolitiska ramverket och om det överhuvudtaget svarar på vad som formulerades i regeringens direktiv.

Regionerna, som har samma roll i transportplaneringen som Trafikverket fast på regional nivå, är förvånansvärt skarpa i sin kritik av underlaget. Regionerna har ansvar för att ta fram den regionala planen för transportinfrastruktur samtidigt som de har en nära samverkan med Trafikverket som förvaltar de statliga medlen och står för genomförandet, det vill säga själva byggandet av infrastrukturen.

I denna sammanställning visar vi att regionerna delar länsstyrelsernas och de centrala verkens kritik att det saknas åtgärder för ett transporteffektivt samhälle. De efterlyser möjligheten att i den regionala infrastrukturplanen få finansiera så kallade steg 1- och 2-åtgärder (som enkelt uttryckt handlar om att minska behovet av transporter och om att utnyttja befintlig infrastruktur bättre). De uppmanar regeringen att ändra i regelverk och förordningar, här går de ett steg längre än länsstyrelserna som främst påpekade att Trafikverket inte följt regeringens direktiv. Regionerna tillhör också den växande kören av kritiker som menar att de basprognoser som tas fram inte håller måttet. Här finns också oron över att Trafikverkets scenario med kraftigt ökad tillförsel av biodrivmedel är äventyrligt ur såväl ekonomisk som miljösynvinkel.

Inriktningsunderlaget, för den som behöver en snabb repetition, ger regeringen vägledning i arbetet med en ny infrastrukturproposition och med åtföljande direktiv för Trafikverket och för regionerna, om att ta fram nationell och regionala planer för hur infrastrukturen ska utvecklas. Det ger också en fingervisning om hur budgeterade 700 miljarder kronor (en miljard i veckan, året om) ska spenderas på bästa möjliga infrastruktur.

### **Regionernas synpunkter på inriktningsunderlaget i sammanfattning**

Tre fjärdedelar av regionerna (16-18 st) vill kunna **finansiera steg 1- och 2-åtgärder** med hjälp av de medel som finns avsatta till den regionala infrastrukturplanen. Det är åtgärder som påverkar resbehovet och val av färdmedel, dvs som inte direkt är byggande av infrastruktur. Trafikverket som fördelar de statliga infrastrukturmedlen anser sig inte kunna ge medel till denna typ av åtgärder (kolumn a).

Hälften av regionerna (12-14 st) kommer med direkta uppmaningar till regeringen att **ändra i regelverk och förordningar** så detta blir möjligt (kolumn b).

Hälften av regionerna (10-13 st) **ifrågasätter Trafikverkets prognoser**. De menar bland annat att dessa fortsatt underskattar resandeutvecklingen för den regionala tågtrafiken, av resandeutvecklingen i storstadsregionerna när det gäller kollektivtrafik och cykel och att de baseras på kraftigt förenklade antaganden om minskande befolkning i norr trots kraftig industriexpansion i flera norrländska städer (kolumn c).

---

<sup>1</sup> Omfattande remisskritik mot Trafikverkets inriktningsunderlag. PM/ Fredrik Holm och 2030-sekretariatet 2021-02-15

Flertalet regioner (14-15 st) efterlyser att Trafikverket ska **samverka och samplanera** bättre med regionerna, bland annat att de ska beakta regionala strategier, strukturbilder och handlingsplaner i planeringen av infrastrukturåtgärder och ta hänsyn till de regionala förutsättningarna (kolumn d).

Hälften av regionerna (10-13 st) lyfter värdet av att **nå andra hänsynsmål än klimat** och de synergieffekter som uppnås när flera samhällsmål nås samtidigt. Flera påtalar värdet av ett hållbart transportsystem med mer kollektivtrafik, gång och cykel som ger positiva effekter som bättre miljö, och ökad folkhälsa (kolumn e).

En dryg fjärdedel (6 st) av regionerna ifrågasätter om **mängden biodrivmedel** som Trafikverket menar ska klara klimatmålet är hållbar (kolumn f). Den kraftiga efterfrågan blir följden av att inte transporteffektivisera, vilket i sin tur leder till stora prishöjningar som i första hand drabbar landsbygden.

En tredjedel av regionerna (7 st) gör även en **koppling till pandemin**, dels att ett transporteffektivt samhälle har de kvaliteter som behövs under en pandemi (4 st) och dels att det visar på betydelse av regionala flygplatser för sjuktransporter (3 st) (kolumn g).

En tredjedel av (7 - 8 st) menar att **kraftigt höjda bränslepriser** skulle drabba landsbygden betydligt hårdare än storstadsområden. Oron är bland annat sprungen ur att en så stor tillgång på biodrivmedel kan vara svår att garantera och då skulle nästa steg kraftigt ökade bränslepriser (kolumn h). Det är den uteblivna satsningen på åtgärder för ett transporteffektivt samhälle som drivit fram det stora behovet av biodrivmedel i inriktningsunderlaget (kolumn f) och därmed risken för kraftigt ökade bränslepriser som drabbar landsbygden hårdast (kolumn h).

Region	a Utveckla steg 1 och 2-åtgärder	b Modernisera regelverket	c Bättre prognoser	d Koppla till regional planering	e Synergier med andra hänsynsmål	f Biodrivmedel	g Pandemikoppling	h Oro för landsbygden	kommentar
Blekinge	(x)	(x)	(x)	X					
Dalarna	X	X		x					
Gotland	X	X					X*)	x	*) sjuktransporter med flyg
Gävleborg	X	X	X	X	x		X*)	x	*) sjuktransporter med flyg samt transporteffektivitet
Halland	X			X	X				
Jämtland			X		x				
Jönköping	X	(x)		(x)	X	x		X	
Kalmar	(x)	X	(x)	x	(x)				
Kronoberg	x								
Norrbottnen				X			X*)	X	*) sjuktransporter med flyg
Skåne	X	X	X	X	X				
Stockholm	X	X	X	X	X				
Södermanland	X	X	X	x	x	x	X*)		*) transporteffektivitet
Uppsala	X	X	x	x	x	x		x	
Värmland	X					X	X*)	X	*) sjuktransporter med flyg samt järnväg

Västerbotten	X	X	X	X	X				
Västernorrland			X		(X)	X		X	
Västmanland	X		x	X					
Västra Götaland	X	X	(x)		(x)	X	X*)	(x)	*) transporteffektivitet
Örebro	X	X		x			X*)		*) transporteffektivitet
Östergötland	X	X	x	x	x				

#### **Förklaring till förkortningarna i tabellen ovan**

- Möjliggör användning av steg 1 och steg 2 åtgärder i nationell och regional plan
- Modernisera regelverken. Ändra i förordningar och regelverk som styr Trafikverkets arbete
- Bättre prognoser efterfrågas. Trafikverkets prognoser kritiserar, bl.a. eftersom de inte utgår regionala förutsättningar, planer, satsningar och mål
- Efterlyser koppling till regional planering (nu går infraplaneringen i ett spår för sig – nästan frikopplad från övriga planering av samhället)
- Nå även andra hänsynsmål<sup>2</sup> inte enbart klimat, till exempel miljömål och ökad hälsa
- Ifrågasätter storleken på biodrivmedelsanvändningen
- Pandemikoppling till dels transporteffektivt samhälle, dels behovet av regionala flygplatser
- Oro för hur kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden

Parentes betyder att synpunkten uttrycks indirekt.

Tilläggs bör att regionerna också vill se en större del av de totala medlen gå till de regionala infrastrukturplanerna och att medlen inte fördelas rättvist mellan regionerna.

#### **Länkar för fördjupning:**

**Regeringens uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för en ny planperiod**

<https://www.regeringen.se/49eec6/contentassets/4b9f093ea7bf4c9392d87087d6310c8b/uppdrag-att-ta-fram-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-en-ny-planperiodi202001827tp>

**Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037** <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1484716/FULLTEXT01.pdf>

**Samtliga remissvar på inriktningsunderlaget**

<https://www.regeringen.se/remisser/2021/01/remiss-inriktningsunderlag-infor-transportinfrastrukturplanering-for-perioden-20222033-och-20222037/>

#### **Kontakt**

Fredrik Holm, miljödebattör och författare till boken "Vänd pyramiden – planera för hållbar mobilitet", info@fredrikholm.nu, 073-330 81 58, www.fredrikholm.nu

<sup>2</sup> Hänsynsmålen är en del av det transportpolitiska målet och innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

### Citat ur regionernas remissvar

**Region Blekinge:** Vi vill framhålla den samverkan som finns i planeringssammanhang mellan regionen och kommunerna. Genom åtgärder i länstransportplanen genomförs tillsammans med kommunerna cykelvägar, kollektivtrafikåtgärder m m. Därutöver driver regionen kollektivtrafiken i samråd med kommunerna. Vi anser därför att den regionala nivån bör få större inflytande över den statliga planeringen. Länstransportplanens anslag måste utökas och Stadsmiljöbidragen kan med fördel läggas till länsplanen, allra minst inbegripa regionen som part i den dialog som nu enbart förs mellan berörd kommun och Trafikverket. (s 3)

Vi saknar en utförligare redogörelse för den positiva inverkan ett ökat kollektivt resande jämte ökad gång- och cykling och användningen av den digitala infrastrukturen har på utsläpp från transportsektorn. Med ökade styrmedel kan övergången till sådana alternativa sätt att färdas bidra till en snabbare omställning av biltrafiken. Det måste finnas konkurrenskraftiga alternativ till bilen som färdmedel samtidigt som fordonen i sig utvecklas. Det är regionerna som i huvudsak tillhandahåller och betalar för landets buss- och regionaltågstrafik, skattesubventionerat av invånarna. Här kan till exempel införas styrmedel som stödjer ökat tågresande vilket utgör många tågkilometer per person och som har stora potentialer att öka med olika form av insatser från staten. (s 4)

**Region Dalarna:** Region Dalarna anser att statsbidragen i högre utsträckning bör kopplas till de regionala planerna. På så vis får kommuner och regioner bättre möjligheter att tillsammans utforma en sammanhållen planering. Planupprättarna i enlighet med det regionala utvecklingsuppdraget bör ha rådighet över de beslut som tas om statlig medfinansiering inom respektive län. (s 9)

Region Dalarna efterlyser ett tydligt ställningstagande för att medel i såväl nationell plan som länsplanerna kan användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg. Detta förutsätter en ändring i förordningen om länsplaner och om statlig medfinansiering. (s 9)

**Region Gotland:** De åtgärder som tillsammans kan göra att klimatmålen för transportsektorn nås på ett kostnadseffektivt sätt är dock alla behäftade med risker och kanske särskilt för landsbygden. De fördelningspolitiska effekter som skulle bli resultatet om Trafikverkets åtgärder infördes måste balanseras upp med andra åtgärder. Det är givet att omställningen kommer att komma med en kostnad, men denna bör inte belasta landsbygden i större utsträckning än övriga delar av landet. Mot bakgrund av behovet av omställning bör det vara prioriterat att arbeta med åtgärder som kan förändra resandebeteenden och främja byten till fossilfria eller klimatvänliga transportslag. Denna typ av åtgärder ligger till stora delar inom fyrstegsprincipens steg 1 och 2. Trafikverket skriver i inriktningsunderlaget att de ”ser positivt på en fortsatt utveckling av tydliga regeringsuppdrag i syfte att kunna genomföra effektiva steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering”. Vi efterlyser ett sådant tydligt ställningstagande från regeringens håll. (s 2)

**Region Gävleborg:** Vi behöver redan nu förbereda samhället och transportplaneringen för framtidens res- och transportmönster utifrån de initiala erfarenheterna från pågående pandemi i kombination med samhällets breda önskan om en omställning till ett mer hållbart transportsystem. (s 5)

Gående, cyklisterna och de som väljer att resa med buss och tåg behöver få högre status i transportsystemet. Deras val av färdmedel bidrar till ett hållbart samhälle, bättre miljö, ökad folkhälsa med mera. De är starkt beroende av att hela resan perspektivet vilket innebär att de på ett enkelt sätt kan ta sig från start- till målpunkt. Den cykelpotentialstudie som Region Gävleborg genomfördes 2019 visade att nära hälften av alla i Gävleborg skulle kunna cykla till arbete och utbildning på 15 minuter. Möjligheterna till att utveckla cyklingen begränsas idag av faktorer som länsplanens ramar, kommunernas utmanande ekonomiska situation och kravet på funktionellt samband inom statligt nät är en stor utmaning. (s 5)

**Region Halland:** Nyttan av länsplanerna är stora. Vi ser ett stort behov av utökade ramar även regionalt, som då kan användas till säkrare regionala vägar, ökad cykling samt fler satsningar på hållbara resor och transporter. Det finns behov av att kunna använda steg 1- och 2-åtgärder som tillsammans med investeringar kan ge goda effekter för att ställa om till ett mer hållbart transportsystem. (s 3)

Det finns ett stort behov av ytterligare insatser för att öka det hållbara resandet. Det krävs ytterligare insatser för att minska transportsektorns miljö- och klimatpåverkan. Ett hållbart transportsystem kräver utvecklade former för samplanering (s 4)

**Region Jämtland/Härjedalen:** Klimatomställningen kommer att med rätt investeringar i transportinfrastrukturen kunna bidra till utvecklingen av effektiva transportsystem. Ökade möjligheter till effektiv överflyttning från väg till järnväg skulle kunna bidra till att minska transportarbetet och olönsamma vägtransporter. (s 2)

De möjligheter som de norska investeringarna innebär måste omhändertas i Sveriges järnvägssystem. Det betyder att de kapacitetsbrister i det svenska järnvägssystemet till följd av satsningarna på Meråkerbanan som konstaterats i olika rapporter behöver uppdateras. Val av åtgärder kan inte tas med utgångspunkt från Trafikverkets basprognos för 2040 eftersom prognosen inte tar hänsyn till vilka effekter satsningarna på Meråkerbanan får för det svenska järnvägssystemet. Tillväxten på järnvägen i Sverige bedöms istället vara noll. (s 3)

Medel för investeringar kommer att behövas även i kommande plan. Att bygga ut järnvägens kapacitet för att den ska kunna ta en större del av alla typer av transporter är långsiktigt. Samtidigt föreslår vi att vägsystemet i norra och mellersta Sverige byggs om för att klara klimat-, miljö- och säkerhetsmål. Det innebär en satsning på mitträckesseparering och förbifarter på i första hand stamvägnätet inkluderat europavägarna. (s 5)

**Region Jönköping:** Det är positivt att Trafikverket tar stor hänsyn till samt beskriver vikten av att arbeta med klimatmålen. Satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter skapar ofta stora nyttor genom att bidra till flera transportpolitiska mål. Kollektivtrafik, gång och cykel är ofta yt-, kostnads- och miljöeffektiva sätt att skapa hög tillgänglighet, i synnerhet i tätastadsmiljöer, och järnvägstransporter är överlägsna för många res- och transportbehov. (s 4)

Planeringssystemet och den långa tidshorizonten gör att det tar lång tid att gå från åtgärdsförslag till genomförande, i många fall tar det tio år eller mer innan det är möjligt för byggstart. Det gör det svårt att i praktiken ställa om systemet eftersom flexibiliteten är liten, regionerna måste nu planera vilka åtgärder som är aktuella för 2030-talet. (s 4)

En omställning av drivmedlen för fordonsflottan är nödvändig. Det är dock av stor vikt att ta hänsyn till den påverkan på den biologiska mångfalden som en ökad produktion av biodrivmedel kan orsaka genom exempelvis ett ökat uttag från den svenska skogen. Att hitta en balanserad användning av den svenska skogen och skogsråvaran för att nyttja resurser på bästa sätt är av största vikt. Jönköpings län är ett skogslän där det går att balansera behoven av skogen som en plats för rekreation och koldioxidsamlare samt hem för flora och fauna och samtidigt produktion och förädling av råvara till en mängd olika varor som virke, pappersmassa och inte minst drivmedel. (5-6)

**Region Kalmar:** Låga medelstildelningar drabbar även regionernas arbete med nya kollektivtrafiklösningar, cykelvägar och mobilitetsfrågor. Denna typ av insatser är en viktig del i samarbetet med kommunerna, utveckling av orter och stråkstrukturer samt som en grund i god samhällsplanering. (s 2)

Investeringar sker av gammal hävd i områden med mycket trafik och många människor. Investeringarna stärks även av planeringsmodeller som tillskriver ökad samhällsnytta i dessa områden. Investeringar på platser med dessa förutsättningar ger såklart stor ekonomisk utdelning och effekt på

tillgängligheten. Det blir även ett självspelande piano som på sikt skapar mer trafik och ånyo ökad trängsel vilket kräver än fler insatser. (s 2)

**Region Kronoberg:** Kollektivtrafikdepåer en del av systemet för hållbart resande Region Kronoberg anser att staten genom Trafikverket ska kunna bidra till att finansiera depåanläggningar i kollektivtrafiken. Depån är en helt central del av kollektivtrafiksystemet och är avgörande för en attraktiv och ändamålsenlig kollektivtrafik. I busstrafiken pågår ett skifte mot elbussar, vilket ofta kräver större ombyggnader av befintliga depåer eller att nya depåer byggs. Om landets regioner och kommuner ska kunna bidra till statens ambition om ett transportsystem med låg klimatpåverkan och lågt resursutnyttjande bör denna typ av anläggningar kunna ges stadsbidrag, antingen genom Länstransportplan eller genom stadsmiljöavtal. (s 4)

**Region Norrbotten:** Botniska korridoren behöver byggas klart och för Region Norrbotten innebär det åtgärder för en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Helt enligt Januariavtalet och Regeringens direktiv till inriktningsunderlagets men också målet att uppfylla kraven i TEN-T förordningen. (s 2)

De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden på ett oacceptabelt sätt och kan få förödande konsekvenser för landsbygdskommuner i norra Sverige. (s 3)

Framkomligheten i alla väder under hela året är viktig och i ett arktiskt klimat särskilt utmanande. Med extra tydliga klimatförändringarna Arktis blir utmaningen ännu mer aktuell för att hantera längre tjällossningsperiod, ökade snömängder, höga flöden och översvämningar samt påverkan på viltets rörelsemönster. (s 4)

De regionala flygplatserna har dessutom en viktig samhällsfunktion att upprätthålla vid samhällskriser, olyckor samt beredskap. Detta har blivit extra tydligt under pandemin när tillgången till snabba transporter för både sjukvårdsmaterial, utrustning och inte minst sjukvårdspersonal varit extra tydligt. Region Norrbotten anser att tillgängligheten till välfärd måste säkerställas för hela landet. (s 5)

**Region Skåne:** De regionala målsättningarna måste beaktas i högre grad än vad som är fallet i Trafikverkets prognoser för den framtida trafiken. (s 3)

Trafikverket bedömer att det finns många kostnadseffektiva åtgärder som klassas som steg 1 eller steg 2-åtgärder. Dock har myndigheten idag inte möjlighet att inkludera dessa åtgärder inom ramen för nationella transportplaneringen. Det behövs därför ett tydligt ställningstagande för att medel i såväl nationell plan som regionala kan användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg. Detta förutsätter en ändring i förordningen om statlig medfinansiering så att bidrag till icke-fysiska åtgärder medges. (s 11)

Trafikverket beskriver i sitt inriktningsunderlag att under förutsättning att cyklandet tredubblas i hela landet, minskar biltrafiken med mindre än en procent. Region Skåne har däremot gjort en egen analys av effekteten av en tredubblad cykling. Region Skåne bedömer att om cyklingen kan tredubblas i Skåne skulle biltrafiken minska med upp mot 10 procent i regionen. Detta är en mycket god förutsättning för att minska transportsektorns utsläpp i Skåne samtidigt som stora vinster kan göras inom folkhälsan. Ökad cykling i kombination med kollektivtrafik kan för Skånes del utgöra grunden för en omställning av hela transportsystemet. (s 12)

**Region Stockholm:** I dagsläget innebär nya vägar negativ klimat- och miljöpåverkan och försvårar möjligheten att uppnå klimatmålen. I syfte att effektivt nyttja den befintliga infrastrukturen bör även steg 1 och 2 åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip omfattas av medel i såväl nationell plan som i de regionala planerna. (s 4)

Inriktningsförslagets prioriteringar baserar sig huvudsakligen på Trafikverkets modeller för samhällsekonomi och trafikprognoser. Antagandena är vissa fall mycket osäkra. Region Stockholm

ifrågasätter varför Trafikverket, trots tidigare underskattningar av befolkningsökningar i storstadsregionerna, på nytt publicerar en basprognos för regionala tågresor med en beskedlig årlig tillväxt på endast 1,9 procent till 2040. Region Stockholm ser inga tecken på att de senaste decenniernas reseutveckling med regional tågtrafik skulle bromsa in, utan snarare öka. (S 11)

I inriktningsunderlaget konstateras att satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter enbart kan minska transportsektorns klimatutsläpp i blygsam utsträckning, med anledning av att vägtrafiken är mycket större än de andra trafikslagen. I storstadsområdena finns emellertid större förutsättningar för att styra över mobilitet till hållbara transporter som gång, cykel och kollektivtrafik då dessa flöden är större och avstånden kortare. Argumentet att överströmning från vägtrafik till kollektivtrafik har liten potential i klimatarbetet har inte samma giltighet i storstäder som på glesbygden, vilket inriktningsunderlaget antar. Utifrån regeringens uppdrag om inriktningsunderlag bör mer hänsyn tas till regionala skillnader. En övervägande andel av den tillkommande pendlingen i Sverige sker i stråken mot storstäderna, främst Stockholm. Det bör därför framgå att satsningar på de kollektivtrafikstarka stråken in mot storstäderna är en viktig satsning för att minska transporternas klimatpåverkan. (s 16)

**Region Sörmland:** Trafikverkets inriktningsunderlag beskriver fortsatt en utveckling baserat på prognosstyrd planering. Kommande planering måste gå mot en mer målstyrd planering för att vi ska få en utveckling som främjar hållbar utveckling. Utifrån det anser Region Sörmland att det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen, inte minst mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030. Region Sörmland anser att Trafikverkets uppdrag bör tydliggöras så att de som nationell myndighet i större utsträckning bidrar till en hållbar regional utveckling. (s 1)

Den sammanlagda potentialen för biomassa och elektrifiering räcker inte för vårt nuvarande energibehov. Därför är det viktigt att också fokusera på färdmedelsförändring samt transportsnål planering. Hållbart resande kan bidra till fler positiva effekter än utsläppsminskningar. Effekterna riskerar utebli om planeringen främst utgår från prognostisering och att bilarnas drivmedel ska ersättas. Positiva effekter som yteffektivitet, buller, barriäreffekter, folkhälsa, jämställdhet och barnperspektivet uteblir. (s 1)

Undervärderingen av tågtrafiken i Trafikverkets prognoser och modeller innebär att investeringar och trimningen av järnvägsanläggningen inte utförs i önskad omfattning, med negativa effekter för klimatmål och nationella mål. (s 8)

**Region Uppsala:** Region Uppsalas bild är att regeringen sedan tidigare gett Trafikverket instruktion om att de ska arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder och att det dessutom fanns med i direktiven till den nu gällande nationella planen. Region Uppsalas slutsats är att såväl regeringen som Trafikverket är positiva till att situationen löses skyndsamt, så att Trafikverket kan genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering. (s 8)

Det måste betecknas som högst anmärkningsvärt att Trafikverket i sin nya basprognos inte har tagit hänsyn till faktiska resandeutvecklingen i framförallt storstadsregionerna och till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas framtida trafikplaner. Det finns därmed en stor risk att investeringar som berör regional kollektivtrafik, systematiskt kan komma att systematiskt nedprioriteras på grund av låg beräknad lönsamhet. (s 11)

**Region Värmland** anser att det förefaller vara en osäker affär att investera i ökad produktion av biobränslen då den endast kommer att behövas under en övergångsperiod, varför staten sannolikt måste vara en aktiv part för att möjliggöra detta. Det är också osäkert om tillgång till biobränslen och produktionen av densamma kan ske på ett sätt som är klimateffektivt (s 2)

När det gäller kraftigt ökade skatter på fossila drivmedel ser Region Värmland en uppenbar risk att det kommer att drabba landsbygden betydligt hårdare än storstadsområden då landsbygden redan idag

lägger ca dubbelt så mycket av sina disponibla inkomster på bränslen samtidigt som köpkraften är lägre för att investera i nya miljövänliga fordon. (s 2)

**Region Västerbotten:** De befolkningsprognoser som redovisas för norra Sverige baseras på kraftigt förenklande antaganden om minskande befolkning i regionen, vilket riskerar att underminera satsningar som behövs för att möjliggöra den utveckling som sker i regionen. Flera av norra Sveriges städer har en stor befolkningstillväxt, ett expansivt näringsliv och en basindustri som blir allt viktigare i perspektiv av en växande marknad för biobaserade energikällor och en växande mineralsektor. (s 1)

Region Västerbotten är kollektivtrafikmyndighet och ställer sig frågande till beräkningarna att förbättrade alternativ till biltrafik skulle ha så liten effekt på utsläppsminskningen som inriktningsunderlaget anger. Beskrivningen och graden av förenkling i de exempel som studerats ger inte intrycket av en omsorgsfull bedömning av möjligheterna att med förbättrade alternativ till vägtransporter bidra till klimatmålet. Eftersom Trafikverket ser utmaningar med snabb elektrifiering och tillräcklig produktion av hållbara biodrivmedel, och på grund av de stora övriga samhällsnyttorna med alternativ till biltransporter, så skulle en omsorgsfull bedömning vara befogad. (s 5)

Då utrymmet för investeringar är begränsat är det viktigt att få ut maximal nytta för de medel som finns avsatta i nationell- och regional transportplan. Det finns ett behov av att se över de regler och förordningar som styr infrastrukturplaneringen för att öka effektiviteten och anpassningen till nationella- och regionala behov. Kostnadseffektivitet och samhällsmål skulle också främjas av att steg 1- och 2-åtgärder möjliggjordes inom ramen för de regionala transportplanerna i de fall dessa åtgärder mest effektivt löser bristen. Det kan ibland vara åtgärder som inte innebär någon förändring i varken den fysiska transportinfrastrukturen eller dess IT-miljö. (s 5)

**Västernorrland:** Vi är av den uppfattningen att det behövs en uppsättning av styrmedelskombinationer (ekonomiska, beteenderelaterade och administrativa) för att få till en långsiktigt och hållbar transportförsörjning och trafikplanering med sikte på klimatmålen 2030 respektive 2045. (s 5)

Trafikverket tillstår ökad användning av biodrivmedel inom personbilstrafiken inom "ett par decennier" tills den kategorin beräknas vara elektrifierad. Deras beräkning visar på omkring 70 procent mer biodrivmedel än i dag för att nå klimatmålet för år 2030 (idag är det 21 procent). Annars nås klimatmålet först 2035. Det är svårt att komma upp i de nivåerna av biodrivmedel eftersom produktionsnivån av hållbart biodrivmedel är i underkant. (s 5)

De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser drabbar landsbygden på ett oacceptabelt sätt och kan få förödande konsekvenser för landsbygdskommuner i Norrland. (s 6)

**Region Västmanland:** Ett starkt önskemål från Region Västmanland inför kommande planperiod är en ökad målstyrd planering. Vi anser att den trafikökning som Trafikverket förutsätter i sina basprognoser inte leder till ett långsiktigt hållbart transportsystem, särskilt när det kommer till vägtrafik. Ett synsätt som riskerar en utveckling åt fel håll. Gällande prognoser för utvecklingen av regional tågtrafik har vi sett att dessa slagit väldigt fel, inte minst i Stockholm-Mälarenregionen. Detta har fått till följd att infrastruktursatsningar riktade mot regiontågtrafik har missgynnats i planeringen. (s 3)

**Västra Götalandsregionen: Modernare regelverk:** Infrastrukturinvesteringarna är ekonomiskt krävande och tar lång tid att genomföra tillsammans med en komplex planeringsprocess. Därför är det viktigt att den moderniseras och förenklas så mycket som möjligt för att öka måluppfyllelsen. Västra Götalandsregionen ser positivt på att Trafikverket uppmärksammar de behov och idéer som finns bland länsplaneupprättare. (s 3)

*Statlig finansiering av steg 1 och 2 åtgärder:* För att kunna vårda det vi har och värna om miljöpåverkan kopplat till infrastrukturinvesteringar måste samtliga aktörer investera smart och bli bättre på att tillämpa steg 1 och steg 2 inom fyrstegsprincipen. Västra Götalandsregionen konstaterar att den nu pågående



pandemin ger en tydlig bild av potentialen av steg 1- och 2-åtgärder och ser fram emot att statligt stöd till dessa åtgärder i kommande plan blir möjligt. (s 3)

VGR noterar att måluppfyllelsen bygger på en stor tillgång på biodrivmedel som kan vara svår att garantera och att kraftigt ökade bränslepriser är en komplex fråga med stor påverkan på många invånares vardag. Mot bakgrund av detta kan det konstateras att Trafikverket redan nu baserar investeringsbeslut på prognoser som bygger på att höjda bränslepriser och hög tillgång på biodrivmedel redan är politiskt beslutat. Det kan leda till att klimatpåverkan underskattas i beslutsunderlagen. Det kommer därför vara viktigt att vi fortsätter investera smart, verkar för en transporteffektiv samhällsplanering och tar hand om infrastrukturen som finns idag som ett komplement i omställningen. (s 10-11)

**Region Örebro:** Inom de åtgärdsvalsstudier som Trafikverket genomför tillsammans med bland annat regioner och kommuner identifieras ofta så kallade steg 1- och 2-åtgärder som på kostnadseffektivt sätt kan leda till minskat behov av transporter och/eller effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur. I dagsläget saknas dock möjlighet att finansiera dessa åtgärder med medel från nationell plan och länsplaner. Regeringen bör därför arbeta för att steg 1- och 2-åtgärder som identifieras inom ramen för åtgärdsvalsstudier åtminstone kan medfinansieras med statliga medel. (s 7)

Det är snarare Trafikverkets regioner som måste visa ett tydligare intresse för och öka sin kunskap om det regionala utvecklingsansvaret och tydligare ta i beaktande regionala strategier, strukturbilder och handlingsplaner i planeringen av infrastrukturåtgärder. (s 8)

Coronapandemin har lett till ett påskyndande av utvecklingen av bland annat digitala arbetssätt och tjänster, detta bör ses som positiva effekter att behålla även efter pandemin då de innebär ett minskat behov av transporter. Det kommer dock krävas insatser för att de resor och transporter som återupptas efter pandemin görs på ett hållbart sätt, t ex med kollektivtrafiken. Regeringen bör i sitt arbete med en grön omstart efter pandemin lägga vikt vid att understödja de effekter av pandemin på transportsektorn som är önskvärda att behålla (exempelvis ökat distansarbete och ökad cykling) men motverka de som får anses som mindre hållbara (exempelvis minskad andel kollektivtrafikresenärer och ökat bilanvändande). (s 11-12)

**Region Östergötland:** Region Östergötland anser därför att Trafikverket tydligare ska få i uppdrag att samverka med regionerna i alla skeden av den nationella infrastrukturplaneringen. Processen behöver formaliseras. (s 5)

Vidare behöver genomförandet enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2 växlas upp med nya arbetssätt och finansieringsmöjligheter. För att bättre kunna arbeta mot ett hållbart transportsystem borde det vara möjligt att finansiera steg 1 och 2- åtgärder inom ramen för länsplanerna. Nödvändiga justeringar i relevant förordning bör göras snarast. Inom detta område borde också Trafikverket få ett tydligt uppdrag att arbeta i ett bredare perspektiv med fyrstegsprincipens båda första steg och att medel för detta avsätts i den nationella planen. (s 7)

När det gäller Trafikverkets prognoser och samhällsekonomiska analyser anser Region Östergötland att det finns strukturella problem med hur myndigheten värderar olika typer av trafik utifrån målet om samhällsekonomisk effektivitet, och på vilka underlag dessa beslut fattas. Här är tilldelningen av tågglägen ett bra exempel. Trafikverkets modeller premierar långväga tågtrafik, trots att en stor del av persontransporterna med tåg sker regionalt eller storregionalt, där också potentialen till fortsatt överflyttning av transporter från bil är störst. (s 7)