

Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till:  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er beteckning: I2021/02884

Länsstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets rapport Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

### Gotlands förutsättningar och behov

Gotland är genom ö-läget beroende av transporter med färja och flyg till fastlandet. Det är avgörande både för regional utveckling och för krisberedskap. För att Gotland inte ska isoleras från fastlandet behövs täta avgångar/ankomster med färja och flyg och konkurrenskraftiga priser – året om. Länet har flera näringslivssektorer som är starkt beroende av transporter till och från Gotland, men också god bärighet och framkomlighet på det gotländska vägnätet. För Gotland är det särskilt viktigt med ett landsbygdsperspektiv i transportinfrastrukturplaneringen. Säkerhetsläget i regionen gör att Försvarsmakten har återetablerat sig på Gotland och utökar sin verksamhet. Planeringen för totalförsvaret har återupptagits. En annan aktuell fråga är de ökande kostnaderna för drivmedel inom transportsektorn som allvarligt kan påverka godstransporterna till och från Gotland.

Trafikverket redovisar i planen viktiga stråk avseende gods- och persontrafik, där flöden till och från Gotland inte redovisas. Länsstyrelsen vill lyfta fram att Visby hamn ingår i TEN-T-nätverket och att persontrafikflödet till och från Gotland är högt under delar av året. Länsstyrelsen har förståelse för att Trafikverket har valt att endast redovisa stråk med störst flöden, men anser att betydande säsongvariationer i trafikflödena bör redogöras för.

### Krisberedskap och totalförsvaret

Länsstyrelsen anser att krisberedskap och totalförsvaret bör integreras mer i den nationella planen för transportinfrastruktur. Samhällets

infrastruktur behöver klara samhällspåfrestningar och kunna möta totalförsvarets behov.

I Trafikverkets beskrivning av Gotlands behov, avsnitt 8.6 *Stockholmsområdet och Gotland*, redogörs kort för behovet av färje- och flygtrafik för tillgängligheten. Länsstyrelsen anser att avsnittet bör kompletteras med Gotlands behov av ett robust transportsystem med ett totalförsvarsperspektiv. Länsstyrelsen har i ett flertal remissvar påtalat behovet av en reservhamn till Visby hamn och vi lämnade i början av 2020 rapporten *Reservhamn Gotland* till Trafikverket. Visby hamn är i dagsläget den enda på Gotland som kan användas för färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. En allvarigare olycka i hamnområdet skulle få stora konsekvenser.

Coronapandemin har också visat transportsystemets sårbarhet när det gäller att upprätthålla trafiken mellan Gotland och fastlandet bl.a. när det gäller transporter av medicinska prover och patienter.

## Vidmakthållande av vägstandard

Länsstyrelsen ser positivt på satsningar som rör vidmakthållande av standarden på statliga vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar. Det är dock oroväckande att trots den satsningen så bedömer Trafikverket att vägnätet kommer att försämrans under planperioden. Enligt Trafikverket ökar risken för restriktioner på de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet.

För Gotland är standarden på vägnätet mycket viktig. En stor andel av befolkningen bor på landsbygden. Människor måste kunna arbetspendla effektivt mellan landsbygd och tätort. Näringslivet behöver god vägstandard för sina transporter och arbetsmaskiner. Samtidigt är det viktigt att produktiv jordbruks- och skogsmark inte tas i anspråk för utbyggnad av infrastruktur

Framträdande näringssektorer på Gotland - mat- och livsmedel, besöksnäring och sten- och cementindustrin - är beroende av god vägstandard. Aktuellt är att säkerställa tillräcklig vägstandard och tillräckliga trafiksäkerhetsåtgärder för vägar där intensiva och tunga transporter sker med kalkstensprodukter mellan bergtäkter, hamnar och andra slutdestinationer. De senaste åren har transportmönstret för kalkstensprodukter på Gotland ändrats samt att företag i denna bransch söker miljötillstånd på nya platser.

God standard på enskilda vägar är viktigt för Gotland. Under turistsäsong är det ett högt tryck och slitage på dessa vägar. De enskilda vägarna är av betydelse för landsbygden, besöksnäringen och för människors möjlighet att bedriva friluftsliv bl.a. genom att besöka naturreservat. Länsstyrelsen anser därför att det bör finnas tillräcklig finansiering för att upprätthålla standarden på de enskilda vägarna.

## Länstransportplaner

Länstransportplanen för Gotland och dess finansiering är ett viktigt styrdokument och finansieringskälla för att prioritera åtgärder som bidrar till att de transportpolitiska målen nås och för utvecklingen av en hållbar transportinfrastruktur på Gotland. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen omfattar endast en åtgärd på Gotland, vilket är finansiering av vattenskyddsåtgärd för väg 143 och 147. Länsstyrelsen anser det viktigt att Gotland tilldelas tillräcklig finansiering i länstransportplanen och andra åtgärder för att transportinfrastrukturen ska upprätthållas och kunna möta de behov som finns under hela planperioden. Gotlands befolkning har under flera år ökat. Näringslivet har behov av väl fungerande transporter som särskilt klarar tunga fordon. Infrastrukturen måste fungera även då många besökare vistas i länet och investeringar behövs i cykelinfrastruktur och kollektivtrafik bl.a. för att minska bilberoendet.

## Vattenförsörjning

I Trafikverkets planförslag lyfts vattenåtgärder och skydd av dricksvattenförsörjning, främst med syfte att skydda vattentäkter från föroreningar. Länsstyrelsen anser att genomförandet av sådana åtgärder är nödvändiga. Samtidigt är det viktigt att lyfta kvantitativa risker med nya åtgärder som föreslås. I planen finns förslag på ökade avvattningsåtgärder samtidigt som nya vägar och cykelbanor kan medföra mer hårdgjorda ytor och en minskad grundvattenbildning. Detta kan, särskilt under torrperioder, medföra en negativ påverkan på grundvattenresursen och möjlighet till uttag för allmän dricksvattenförsörjning. Länsstyrelsen anser därför att planen behöver kompletteras med den kvantitativa aspekten av påverkan på dricksvattentäkter.

## Klimat- och energiomställning

Sedan den förra nationella planen för transportinfrastruktur har Sverige antagit ett klimatpolitiskt ramverk. I regeringens direktivet till Trafikverket framgår krav på att redovisa åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av klimatmålen. Trafikverkets planförslag beräknas minska växthusgasutsläppen med endast en promille till år 2040. Positiva effekter från satsningar på järnväg och sjöfart utblir till stor del pga. ett ökat trafikarbete på vägarna. Länsstyrelsen anser att åtgärder för att nå klimatmålen behöver ske på en mängd områden och att den statliga infrastrukturen har en avgörande inverkan på ett långsiktigt hållbart samhällsbygge. Planen för transportinfrastruktur bör därför ses över så att den bidrar till klimatmålen.

Länsstyrelsen ser utifrån resurshushållningsperspektivet positivt på ökade satsningar på underhåll, trimnings- och miljöåtgärder. Det framgår av den samlade effektbedömningen att den typen av åtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma.

När det gäller samhällsekonomiska beräkningar är det dock viktigt med en analysmodell som styr mot klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt, vilket är något som Klimatpolitiska rådet har uppmärksammat.

Gotland är utsett av regeringen som pilotlän för ett hållbart energisystem (M2018/01641/Ee). Det finns goda möjligheter att på Gotland utveckla och testa nya och innovativa lösningar för att ställa om transportsystemet mot fossilfrihet. Gällande den betydelse och påverkan som Gotlandstrafiken har, vilket lyfts i planens avsnitt 8.6.1, bör därför också poängteras Gotlandstrafikens möjlighet att bidra till utvecklingen mot ett hållbarare energisystem.

## Transporteffektivt samhälle

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.

I miljökonsekvensbeskrivningen bedöms Stadsmiljöavtalen passa in i ett samhälle med lägre trafikarbete och i inriktningsunderlaget framstod det som att stadsmiljöavtalen har gett positiva effekter. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafiken har i en rapport uppskattat koldioxidminskningen av kommande års stadsmiljöavtal till två procent från vägtrafiken år 2030. I planförslaget föreslås dock en minskad budget för stadsmiljöavtalen. Om stadsmiljöavtalen bidrar till transporteffektivitet och flera samhällsmål bör de utvecklas och breddas i stället för att minskas.

## Klimatanpassning

Enligt planförslaget vidtas klimatanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur framför allt inom ramen för anslagen för vidmakthållande och trimning. I investeringsobjekt som är under planering eller som redan pågår ingår klimatanpassning som en förutsättning vid utformningen och genomförandet. Inom trimningspotten föreslås den indikativa ramen för klimatanpassning vara 1,1 miljard kronor. Trafikverket pekar på att det i dag saknas en fullständig bild av behoven, men att det är ett relativt eftersatt område som Trafikverket behöver prioritera under planperioden 2022–2033.

Länsstyrelsen anser att det är oklart om rätt åtgärder prioriteras i planen, då det är svårt att följa hur Trafikverket prioriterar

klimateanpassning i de åtgärder som föreslås. Samtidigt så gör Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen bedömningen att de föreslagna klimateanpassningsåtgärderna ger ett tydligt bidrag till uppfyllelsen då de förbättrar möjligheterna att förebygga och hantera negativa effekter av klimatförändringar samt skapar förutsättning för mer effektivt arbetet med klimateanpassning av infrastrukturen. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningens slutsatser bättre borde hänga ihop med planförslaget och att planförslaget tydligare skulle redovisa bedömningar och avvägningar som har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen avseende klimateanpassning.

## Det sociala perspektivet

Länsstyrelsen anser att bidraget till nationella mål avseende jämlikhet och jämställdhet har för låg ambitionsnivå. Det saknas bl.a. en redogörelse för vad barnperspektivet kan innebära i infrastrukturplaneringen. Trafikverket beskriver också i planförslagets samlade effekter, av både nationell plan och länsplaner, att landsbygdskommuner beräknas få betydligt lägre nyttor per person jämfört med andra kommuner. Gotland utgörs till största del av landsbygd och bilberoendet är stort. Det framgår också att planen bidrar till att rådande skillnader består eller förstärks något samt att det är osäkert om nationell och regionala planer bidrar till bättre förutsättningar att leva jämställt. Länsstyrelsen anser att planeringen i stället bör bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet.

## Planens effekter och miljökonsekvensbeskrivning

Beskrivningarna av planförslagets samlade effekter avser skillnaderna mellan de effekter som uppstår med respektive utan planförslaget (nollalternativet). Länsstyrelsen anser att effektbeskrivningarna, utöver en sådan jämförelse med nollalternativet, även bör omfatta rimliga alternativa åtgärdsförslag som i högre utsträckning bidrar till att uppfylla de transportpolitiska målen och andra nationella mål. På det sättet underlättas för beslutsfattaren att ta ställning till innehållet i planförslaget, som enligt regeringens direktiv ska utgå från att gällande plan ska fullföljas.

Miljöbedömningsprocessen är till för att beslutsfattare och remissinstanser ska se alternativa val och konsekvenser av beslut. Det är inte endast en redovisning av konsekvenser för lagt förslag. De olika alternativen som identifieras, beskrivs och bedöms i analysen utgör endast åtgärdsområdet trimning och miljöåtgärder.

Trafikverkets känslighetsanalys visar att om det råder nolltillväxt för trafikarbetet, dvs. att trafiken inte ökar jämfört med i dag, så når 30 procent av vägobjekten inte samhällsekonomisk lönsamhet och ytterligare 40 procent svag lönsamhet. Trots det konstateras sammanfattningsvis i planförslaget att *de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt*. Länsstyrelsen

anser att detta bör korrigeras för att stämma överens och kunna utgöra underlag för beslut.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att miljökonsekvensbeskrivningen tar upp klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll i ett livscykelperspektiv.

### Länsstyrelsernas resursbehov

Länsstyrelsen kan konstatera att de synpunkter som inkommit från landets länsstyrelser i samband med Trafikverkets rapport *Uppdrag att analysera resursbehov för länsstyrelserna vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar* (våren 2021) inte har hörtsammats eller bemötts i samband med att förslaget till den nationella planen presenterats. Vi anser att ersättningen ska utgå från länsstyrelsens arbetsbehov, ärendets komplexitet och att länsstyrelserna kan bedöma behovet av prioritering av insatserna utifrån all relevant lagstiftning.

### De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Anders Flanking med Johan Gråberg som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Frida Eklund, Agneta Green, Victoria Hannfors, Gunilla Lexell och Elin Sander medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

### Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på [www.lansstyrelsen.se/dataskydd](http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd).