

Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

### Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag för perioden 2018-2029.

Med anledning av erhållna remisshandlingar lämnar Länsstyrelsen Västernorrland följande synpunkter på Trafikverkets Inriktningsunderlag för perioden 2018-2029. Länsstyrelsen Västernorrland har även i ett separat yttrande, tillsammans med företrädare för de fem nordligaste länen, yttrat sig kring hur inriktningsunderlaget kan påverka transportsystemet i norra Sverige.

#### Sammanfattande synpunkter

Infrastruktur är ett av de mest betydelsefulla medlen för tillväxt, välfärd, konkurrenskraft och hållbarhet. Länsstyrelsen efterlyser därför en tvärsektorieell styrning av resurser som stödjer politiska mål inom andra politikområden. Av särskild betydelse ser länsstyrelsen den regionala tillväxtpolitiken och målen för miljö och klimat.

- Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att en utbyggnad av höghastighetsbanor inte får ske på bekostnad av drift, underhåll och investeringar av befintlig infrastruktur. Om Sverige ska investera i höghastighetsbanor så får det inte ske på bekostnad av andra för Sverige viktiga stråk för gods och persontrafik. I norra Sverige handlar det bl.a. om dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand och godslänken Långsele-Västeråsby. En finansiering av höghastighetsbanor i särskild ordning är nödvändigt då de totala kostnaderna är betydligt högre än den totala budgeten för alla järnvägsinvesteringar i den nationella planeringen.
- Länsstyrelsen föreslår att sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör konkretiseras och ges stort utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition. Syftet med detta är att skapa förutsättningar för ökad konkurrenskraft i Norden och runt Östersjön. Samplanering runt Östersjön behövs för att främja gränsöverskridande transporter som länkar samman Östersjöregionen.
- Länsstyrelsen understryker vikten av att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen utgår från och förstärker betydelsen av effektiv samverkan mellan transportslagen d.v.s. ökad intermodalitet. EU eftersträvar en ökad intermodalitet bland annat för att i större utsträckning använda det europeiska järnvägsnätet och sjöfarten istället för motorvägar.
- Länsstyrelsen uppskattar att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger vikten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och

den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. Länsstyrelsen vill särskilt understryka industrins planer på stora och avgörande investeringar i hela landet som ställer krav på effektiva och tillförlitliga transporter. I Västernorrland kommer SCA att investera totalt 7,8 miljarder kronor över tre år, vilket är den största industriinvesteringen i Norrland någonsin och som kommer mer än fördubbla transportbehovet.

- Infrastrukturplaneringen utarbetas efter prognoser och inriktningar som är svåra att förena med regeringens mål inom andra politikområden, vilket antyder att regeringens nuvarande direktiv kan leda till målkonflikter. Länsstyrelsen anser att det behövs en transportpolitik där beslutade insatser och åtgärder till högre grad bidrar till uppfyllelsen av transportpolitiska mål, klimat- och miljömål samt den regionala tillväxtpolitikens mål, än vad som nu är fallet. Att använda prognoser på ett sådant sätt gör dem till en slags självuppfyllande profetior.

### **Infrastruktur i Västernorrland**

I Sverige har såväl nyinvesteringar i, som underhåll av framför allt det svenska järnvägsnätet under en lång period nedprioriterats. Samtidigt har behovet av bättre matchning på arbetsmarknaden och specialiserad kompetens ökat rörligheten och behovet av en hållbar regionförstoring, något som inneburit kraftigt ökad trafik på våra järnvägar. Den allt mer globaliserade ekonomin har dessutom inneburit nya marknader för det svenska näringslivet, och speciellt för landets råvarubaserade företag. Behovet av väl fungerande godstransporter ökar således hela tiden, inte minst i Norrland och Västernorrland.

Västernorrland är ett till ytan stort län som karaktäriseras av en flerkärning ortsstrukturer med betydande möjligheter till regionförstoring genom ett ökat arbets- och studiependling. Västernorrland har en betydande glesbygd men också en befolkningstät kuststräcka. Med fungerande spårbundna kommunikationer når många av länets tätorter en eller flera andra tätorter inom rimlig pendlingstid. Dessutom finns förutsättningar för länsöverskridande pendling. Ett antal stora exportberoende företag har sin hemvist i länet där behovet av säkra, effektiva och punktliga transporter är stort, för såväl gods som människor.

Västernorrland berörs i stor utsträckning av såväl Botniska korridoren som Mittnordkorridoren. Länsstyrelsen anser att det är av yttersta vikt att korridorerna ges förutsättningar att transportera såväl gods som människor snabbt, effektivt och säkert. Förutsättningar som saknas idag. Samarbeta över läns- och landsgränser bör utvecklas och bli en naturlig del av infrastrukturplaneringen.

Länsstyrelsen anser vidare att ett system aldrig är starkare än sin svagaste länk, och att systemperspektivet bör utvecklas i planeringen av infrastruktur. Exempel på det är att Botniska korridoren måste vävas samman med tvär-

stråk och strategiska hamnar för att logistiken ska fungera hållbart och effektivt. Strategiska triangelspår i Bergåker och Maland ger tillsammans direktförbindelse mellan Mittbanan, Ådalsbanan och Sundsvalls Hamn.

Ett annat exempel är Mittnorden korridoren som har potential att förbinda Trondheim i väst med Moskva (och Asien) i öst, förutsatt att nödvändiga investeringar görs. I ett längre planeringsperspektiv är det viktigt att denna viktiga transportkorridor prioriteras. Förbindelsen är dessutom regionalt avgörande för inlandets koppling till kusten.

### **Synpunkter på inriktningsunderlaget**

#### ***Långsiktig transportpolitisk samhällsvision***

Det faktum att infrastrukturplaneringen nu utarbetas efter prognoser och inriktningar som är mycket svåra att förena med tex regeringens egna klimatmål visar att regeringens nuvarande direktiv är för vaga. Trafikverket räknar med en kraftig ökning av trafiken för både personbilar och lastbilar, detta trots att Sveriges klimatmål kräver raka motsatsen.

Den statliga utredning Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) drog slutsatsen att målet om ett klimatneutralt Sverige 2050 förutsätter 80 procent minskning av klimatutsläppen från vägtrafiken till 2030, och att biltrafiken i Sverige då inte kan fortsätta att öka. Trafikverket har själva i sitt klimatscenario (TRV 2014:137) konstaterat att biltrafiken nationellt skulle behöva minska med 12 procent till 2030 jämfört med 2010, för att regeringens mål ska kunna nås. Trots detta utgår Trafikverket från en väsentlig ökning av trafiken i inriktningsunderlaget.

Den prognosticerade trafikökningen man tar som utgångspunkt handlar om 25 procent för personbilar och 55 procent för lastbilar till 2030 jämfört med 2010. I Trafikverkets samhällsekonomiska analyser utgör trafikanternas tidsvinster den absolut största plusposten för nya vägar och järnvägar. Om biltrafiken ökar med 25 procent, så leder det till betydande trängsel i och kring de större städerna. Då blir också bilresenärernas tidsvinster av nya vägar betydligt större än i ett scenario där trafiken inte ökar alls, eller minskar något. Prognosen om stora trafikökningar innebär således att den samhällsekonomiska lönsamheten för nya vägar ökar kraftigt.

Dessa antaganden innebär att Trafikverket i den praktiska infrastrukturplaneringen bortser från de klimatpolitiska målen om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. En statlig infrastrukturplanering som utgår från en kraftig ökning av biltrafiken ger inte bara en felaktig inriktning på statliga investeringar. Den är nu också ett reellt problem för progressiva städers omvandling.

Teknikutvecklingen mot bland annat elfordon och förnybara drivmedel är mycket viktig, men inte tillräcklig i sig för att nå målen. Det krävs också ekonomiska styrmedel i kombination med samhällsplanering och infrastruktur som minskar behovet av transporter och erbjuder klimateffektiva transportalternativ. Infrastrukturinvesteringarna de närmaste åren kommer att prägla våra städers och regioners transportmöjligheter till år 2030 och framöver. Det behövs en transportpolitik där beslutade skatter, avgifter och regleringar mer bidrar till uppfyllelsen av transportpolitiska mål, klimat- och

miljömål än vad som nu är fallet. Till exempel så leder sannolikt satsningar på utbyggd vägkapacitet i och kring städer i de flesta fall till ökad trafik, och på lite längre sikt även till en mer utspridd bebyggelsestruktur som ökar transportbehoven, och ytterligare försämrar konkurrenskraften för inte minst kollektivtrafiken.

### ***Ökad nordisk konkurrenskraft***

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd. I Trafikverkets inriktningsunderlag finns i kapitlet om "Utveckling av statens transportinfrastruktur" ett särskilt avsnitt om gränsöverskridande stråk. Avsnittet är dock i allt väsentligt enbart en beskrivning av olika initiativ som tagits inom ramen för samarbetet i EU och i de nordiska grannländerna. Norden är idag den tionde största ekonomin i världen och utbytet av handel, kunskap och kompetens är stort mellan de nordiska länderna. Länsstyrelsen föreslår att sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering konkretiseras och ges stort utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition. Syftet är att skapa förutsättningar för ökad nordisk konkurrenskraft och att genom effektiva transporter skapa bättre förutsättningar för att uppnå beslutade transport-, klimat- och miljömål. En samplanering behövs av gemensamma korridorprojekt, administrativa harmoniseringar av regler för gränsöverskridande transporter, gemensamma standardkrav vid järnvägsutbyggnader i korridorer och åtgärder för att öka transportsystemens redundans för minskad sårbarhet. TEN-T och det europeiska perspektivet måste integreras i den svenska infrastrukturplaneringen.

### ***Effektiv samverkan mellan transportslagen***

Länsstyrelsen understryker vikten av att regeringen i den kommande infrastrukturpropositionen utgår från och ytterligare förstärker intermodalitetsperspektivet och lyfter fram betydelsen av effektiv samverkan mellan transportslagen.

### ***Systematiskt förebyggande underhåll***

Länsstyrelsen uppskattar att Trafikverket i inriktningsunderlaget betonar vikten av ett tillförlitligt och robust transportsystem och den avgörande betydelse som drift och underhåll av den befintliga infrastrukturen har för effektiva och tillförlitliga transporter. Länsstyrelsen vill i likhet med vad som görs i inriktningsunderlaget särskilt understryka betydelsen av ett systematiskt förebyggande underhåll.

### ***En nationell godsstrategi kan möta behovet av tillförlitlighet.***

Industrin planerar stora och avgörande investeringar i hela landet. De måste ha en långsiktig och trovärdig uppgörelse med staten när det gäller infrastrukturen som tar hänsyn till långsiktig råvaruförsörjning och varutransport. Industrin behöver veta att godstransporterna kommer att fungera effektivt på sikt och att godstransportsystemet inte blir en hämmande faktor som omkullkastar deras investeringar. Landets primära godstransportnät på järnväg behöver byggas ut med 50 procent för att klara industrins behov av effektiva transporter med god kvalitet. En ny nationell godsstrategi ska omfatta landets primära godstransportnät på järnväg, från Malmö och Göteborg till Haparanda och Narvik, men också de viktiga tillfartskorridorerna i öst-västlig riktning och Sveriges kopplingar ut i Europa. För att uppnå långsiktighet och tillförlitlighet behövs en ny, väl förankrad, nationell

godsstrategi.

### **Hållbar modell för finansiering**

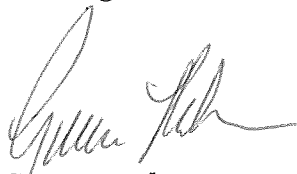
Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att de nya höghastighetsbanorna förutom de medel som i gällande nationell plan 2014-2025 avsatts till Ostlänken (Järna-Linköping) och Mölnlycke-Bollebygd bör finansieras på annat sätt än inom de ekonomiska ramar för utveckling av transportsystemet som regeringen angivit, t.ex. genom lån.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att en utbyggnad av höghastighetsbanor inte får ske på bekostnad av drift och underhåll av befintlig infrastruktur i viktiga godsstråk och personstråk. Sverige måste kunna göra både och. En finansiering av höghastighetsbanor i särskild ordning är särskilt angelägen i en situation där Trafikverket i ett underlag till Sverigeförhandlingen om "Utbyggnadsstrategier och förhandlingsunderlag för höghastighetsjärnvägar" pekar på att de totala kostnaderna är betydligt högre än vad som tidigare presenterats till följd av förändrat innehåll och omfattning samt ökade kunskaper om de tekniska förutsättningarna. Höghastighetsbanor reser utöver finansieringen en rad frågor kring t.ex. trafikekonomin, utbyggnadstakt och modell för marknadstillträde på de nya banorna, något som t.ex. lyfts fram i slutbetänkandet från utredningen om Järnvägens organisation.

### **En ny Ostkustbana är länken till Arlanda/Stockholm och höghastighetsbanorna i södra Sverige.**

Sverigeförhandlingen har regeringens uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av Sveriges första höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Ett deluppdrag är att titta på möjlig utbyggnad av järnvägen i norr. Järnväg i norr omfattar (Botniabanan)-Härnösand-Arlanda samt Norrbotniabanan. Enligt kommittédirektivet bör förutsättningarna för att stärka järnvägsförbindelserna i norra Sverige analyserna för att ytterligare stärka kopplingen mellan de nya stambanorna och kapacitetsstarka järnvägstransporter. Dessa järnvägstransporter är av stor betydelse för det svenska näringslivet, inte minst i norra Sverige. I norra Sverige handlar det om dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Härnösand och godslänken Långsele-Västeråsby samt Norrbotniabanan.

Detta yttrande har beslutats av landshövding Gunnar Holmgren. I handläggningen har Sten-Olov Altin länsråd, Stina Pettersson biträdans enhetschef samhällsbyggnad, Christin Borg utredare och Frida Bergman de Flores RUS samordnare deltagit. Roger Wetterstrand infrastrukturstrateg har varit föredragande.



Gunnar Holmgren  
Landshövding



Roger Wetterstrand  
Infrastrukturstrateg