

Remissyttrande

Handläggare

Joacim Johannesson
Havsplaneringsenheten
joacim.johannesson@havochvatten.se

Datum 2021-01-27

Dnr 3218-2021

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Inriktningsunderlag inför infrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037 (I2020/02739)

Bakgrund

Den 25 juni 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037. Utgångspunkten för uppdraget är att den statliga transportinfrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att både det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen är möjliga att nå.

En central fråga är hur klimatmålen kan nås på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt. Trafikverket har nu redovisat sina slutsatser kring detta. Av slutsatserna framgår att det krävs en omfattande elektrifiering av fordonsflottan för att nå klimatmålet till 2030. Denna omställning fordrar i sin tur tillgång till mer biodrivmedel och högre bränslepriser.

Trafikverket konstaterar vidare att underhållsbehoven ökar på både väg och järnväg, bland annat till följd av trafikökningar och eftersatt underhåll. Trafikökningar förväntas till följd av att både befolkningen och ekonomin förutspås att växa. I rapporten pekar Trafikverket på att det är viktigt att befintlig infrastruktur bevaras och utvecklas och detta avspeglas i hur pengar föreslås fördelas mellan olika typer av satsningar.

Stora delar av uppdraget behandlar frågor som inte ligger inom Havs- och vattenmyndighetens kompetensområde. Myndigheten väljer därför att avgränsa sitt yttrande till de delar som berör myndighetens olika ansvarsområden, dvs. transportsystemets effekter på olika vattenanknutna värden och vissa sjöfartsrelaterade frågor.

Havs- och vattenmyndighetens inställning

Skydd av vattenresurser

Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, som remitterades under hösten 2017 (N2017/5430/TIF) aviserade höga ambitioner avseende att både minska transportsektorns miljöpåverkan och bidra till en hållbar utveckling. I dessa satsningar låg åtgärder för att skydda

känsliga vattenanknutna livsmiljöer och att skydda viktiga råvattentäkter framför allt i form av riktade miljöåtgärder. Havs- och vattenmyndigheten tillstyrkte de förslag som lades fram i remissen och har därefter förstått att detta omsatts i ett i många avseenden framgångsrikt arbete. Det är därför glädjande att läsa att Trafikverket i rapporten lyfter fram trimningsåtgärder och riktade miljöåtgärder som ett effektivt sätt att utveckla befintlig infrastruktur och att nå uppsatta hållbarhetsmål. HaV ser det som positivt att Trafikverket föreslår att omfattningen av sådana åtgärder helst ska öka i förhållande till nivåerna som föreslogs i den nationella planen¹.

Havs- och vattenmyndigheten anser att det fortfarande behövs ett stort antal riktade vattenåtgärder för att miljöanpassa såväl den befintliga som den planerade trafikinfrastrukturen till vattenmiljön och den gröna infrastrukturen. Många av de aktuella åtgärderna är av kostnadseffektiv engångs- och investeringskaraktär, då dessa avser att åtgärda vandringshinder, öppna avstängda vikar i sjöar och kustvatten, skyddsåtgärder mot förorening av yt- och grundvatten, och andra vatten- och naturvårdande åtgärder.

Det är viktigt att i infrastrukturplaneringen ge ett gott skydd och vidta kraftfulla försiktighetsmått för vattenresurser, vattenkvalitet samt höga biologiska och ekologiska värden. Myndigheten vill också understryka vikten av ändamålsenliga och noggranna lokaliseringstudier i syfte att minska behovet och kostnader för ovanstående åtgärder. Allt detta är viktigt inte bara för de svenska miljökvalitetsmålen, utan även för Sveriges åtagande om att uppnå god vattenstatus vid genomförande av EU:s ramdirektiv för vatten och art- och habitatdirektivet. Havs- och vattenmyndigheten ser i det sammanhanget positivt på Trafikverkets miljömålsarbete och medverkar gärna i detta.

Havs- och vattenmyndigheten noterar att tidigare planer av Trafikverket bedömts stärka biologisk mångfald, och att minskningar i ambitionsnivån och medel i åtgärdsarbetet i förhållande till dessa riskerar att inte ge samma positiva utfall för natur- och vattenvården. Havs- och vattenmyndigheten ser positivt på de ökade insatserna inom ramen för tidigare planer och förutsätter att dessa kommer fortsätta oförminskat under kommande planperiod. Det är dock fortfarande oklart hur dessa frågor kommer att identifieras och prioriteras i förhållande till övriga omfattande målbeskrivningar och åtgärdsbehov i den aktuella planen, vilket behöver konkretiseras i kommande regionala och objektsvisa planer.

Sjöfart

Havs- och vattenmyndigheten instämmer i att det är särskilt viktigt att hela transportupplägg görs miljö- och kostnadseffektiva. Vi delar Trafikverkets uppfattning att den minskade miljöpåverkan till största delen måste ske genom att varje trafikslag miljöeffektiviseras, så att samma mängd gods kan flyttas med mindre miljöpåverkan. Detta innebär bland annat att fyllnadsgraden måste öka. Samtidigt är det viktigt med överflyttning av godshantering till mindre miljöpåverkande trafikslag där det är möjligt.

Trafikverkets uppdrag med nationell samordning för inrikes sjöfart och arbetet som genomförs där kunde ha utvecklats mer i rapporten. I den fortsatta processen är det viktigt att förutsättningar och åtgärder (ex. investeringar i infrastruktur) för att mer gods ska kunna fraktas på fartyg utan ökad miljöpåverkan från sjöfarten uppmärksammas.

¹ Trimnings- och miljöåtgärder sid 13

I rapporten framgår inte tydligt vilket ansvar och möjligheter Trafikverket har för att möjliggöra att hamnar i Sverige främjar effektiva och miljömässiga transporter, t.ex. infrastruktur för elanslutning av fartyg vid kaj och järnvägsspår fram till hamnar och terminaler för enkel omlastning. Detta inkluderar alternativa bränslen, exempelvis vad det finns för möjliga initiativ för att underlätta bunkring av fartyg med dessa bränslen eller lagring av bränslet. I den fortsatta processen är det viktigt att identifiera möjliga åtgärder eller investeringar som kan inrymmas i den nationella infrastrukturplanen.

Enligt rapporten framstår frågan om finansiering av nya isbrytare för att ersätta de nuvarande som olöst. Havs- och vattenmyndigheten anser att det är viktigt att frågan om finansiering av nya svenska isbrytare når en lösning. En funktionell isbrytarflotta är avgörande för att möjliggöra transporter till sjöss under vinterhalvåret i norra Sverige. Kan inte tillgången till en funktionell isbrytarflotta garanteras, kan detta medföra att större andel av godset transporteras på land, med ökad trafik och trängsel på väg och järnväg.

I rapportens tabell 20 redovisas översiktligt hur mycket medel som föreslås gå till forskning och innovation. Ambitionsnivån är enligt rapporten samma som i nuvarande plan. För att bättre kunna bedöma förslaget hade det varit bra att kunna se hur medlen förväntas fördelas över de olika trafikslagen.

Det hade varit bra att översiktligt redovisa vilka pågående och platsbundna projekt som omfattas av redovisningarna i kapitel 6, t.ex. redovisningen i tabell 35 som rör sjöfart.

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschefen Mats Svensson efter föredragning av utredaren Joacim Johannesson. I den slutliga handläggningen av ärendet har även enhetschefen Eva Rosenhall samt utredaren Fredrik Nordwall medverkat. I handläggningen i övrigt har deltagit utredarna Fredrik Lindgren och Susanna Hogdin.

Mats Svensson

Joacim Johannesson

Kopia till:

Infrastrukturdepartementet: i.nationellplan@regeringskansliet.se

Trafikverket