



Länsstyrelsen
Gävleborg

Enheten för samhällsplanering
Maria Andersson
Tel: 010-2251238
Maria.t.andersson@lansstyrelsen.se

YTTRANDE

2021-01-28

1 (4)

Dnr 8401-2020

Infrastrukturdepartementet

Remiss Inriktningsunderlag till transportinfrastrukturplaneringen 2022-2033 och 2022-2037

I2020/02739

Redogörelse för ärendet

Till Länsstyrelsen har, från Infrastrukturdepartementet, inkommit en remiss gällande Trafikverkets inriktningsunderlag för kommande transportinfrastrukturplanering.

Underlaget ska ligga till grund för regeringens bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioderna 2022–2033 respektive 2022–2037.

Länsstyrelsens synpunkter

En växande ekonomi driver på transportefterfrågan

Gävleborg fyller som län en viktig funktion för såväl många medborgare som näringslivet. Utöver att geografiskt vara en start- eller målpunkt karaktäriseras trafikarbetet av mycket transittrafik mellan södra och norra Sverige. Detta ställer höga krav på infrastrukturens funktion, inte minst att den är tillförlitlig och har en god kapacitet. Flera av de satsningar som behövs i Gävleborgs direkta geografi är satsningar som är viktiga för såväl Sverige som Europa. Exempel på det är Gävle hamns in- och uttransporter från ett stort omland som även fyller en viktig funktion för såväl Stockholm som Mälardalen samt de stora godsflöden som passerar länet.

Gävleborgs näringsliv står stadigt förankrat i den industrialisering som sedan 1800-talet skett med utgångspunkt framför allt i utvinning och förädling av skogen, malmen och stålet. Den exportinriktade industrin i länet genererar mycket stora ekonomiska värden och betydande exportinkomster för landet men är under konstant press att rationalisera verksamheterna för att klara den internationella konkurrensen. Industrin genomför omfattande investeringar i anläggningar och de redan stora volymerna av råvaror och gods växer ytterligare. För att ge

förutsättningar för näringslivet att konkurrera på en internationell marknad behövs en robust infrastruktur som klarar ett ökande transportbehov.

Kompetensförsörjningen är också en avgörande faktor för långsiktig konkurrenskraft. Regionen måste få förutsättningar att kunna bli bättre på att utveckla, behålla och attrahera spetskompetens i konkurrens med andra regioner i landet och utlandet. En ökad tillgänglighet inom och över länsgränserna i kombination med en mer rörlig arbetskraft ökar flexibiliteten och effektiviteten till nytta både i hög- och lågkonjunktur. Häri ligger även en ökad storregional integration, där i synnerhet flödena gentemot Stockholm-Uppsala och Sundsvall har en framträdande roll.

En kostnadseffektiv åtgärd som inriktningsunderlaget lyfter fram är att i högre grad använda sjöfarten som transportslag. Länsstyrelsen delar den uppfattningen. Sjöfarten är av mycket stor betydelse för näringslivet i Gävleborg, men även för närliggande län. Sjöfarten har stora fördelar när det gäller att frakta stora volymer, skrymmande och tungt gods samtidigt som kostnader för drift och underhåll är låga jämfört med väg och järnväg. Sjöfarten är redan idag även bra ur ett klimatperspektiv med en ökande användning av alternativa drivmedel och låga utsläpp per fraktat ton. Trafikverket förutspår att export och import av varor kommer öka med i storleksordningen 50 procent fram till 2040. Det kommer i så fall leda till att inrikes transportarbete ökar med ungefär lika mycket, samtidigt som vi ska ställa om så att Sverige blir världens första fossilfria välfärdsland 2045.

För att säkerställa näringslivets konkurrenskraft inom ramen för det nationella hänsynsmålet krävs omfattande investeringar i järnvägssystem och hamninfrastruktur och men också kopplingar mellan järnväg och hamnar.

Underlagets förslag för hur ska klimatmålet nås

I uppdraget från regeringen framgår att klimatmålen ska nås. Trots detta saknas åtgärder där trafikarbetet kan minska med bibehållen tillgänglighet i underlaget. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan lyfts vikten av planering för ett transporteffektivt samhälle och för att nå både de transportpolitiska målen och klimatmålen. Det gäller både etappmålet för klimat och för det långsiktiga klimatmålet till 2045.

I inriktningsunderlaget analyseras tre olika sätt att minska vägtrafikens klimatpåverkan: ökad elektrifiering, förnybara drivmedel och styrmedel för minskad vägtrafik. Trafikverket konstaterar att var och en av dessa ”faktorer” innebär problem och begränsningar som gör det svårt att nå målen med enbart den faktorn. Länsstyrelsen instämmer i analysen men menar att det borde lagts större vikt vid att analysera hur de olika faktorerna, eller enskilda styrmedel inom dem,

kan samspela för större effekt. Det gäller både att minska klimatutsläppen och minska belastningen på befintlig infrastruktur. Att enbart titta på de olika alternativen var för sig ger inte en hel och rättvisande bild. Planeringen måste utgå från en helhetssyn där samtliga trafikslags påverkan räknas.

I underlaget bedöms att elektrifiering, biodrivmedel och ökande bränslepriser ska klara klimatmålen till 2030. När det gäller hållbart producerat biodrivmedel finns det en begränsad mängd och många sektorer gör anspråk på användningen. Genom en mer transporteffektiv planering minskar bränslebehovet och tillgänglig mängd biodrivmedel kan användas där det ger bäst effekt, inom flyg och sjöfart, när det kommer till transporter.

Genom att planera för ökad vägtrafik och samtidigt anse att klimatmålen klaras går vi miste om att nå synergier, effekter med andra miljömål som frisk luft biologisk mångfald m.fl. samt möjlighet till klimatanpassningsåtgärder och bättre folkhälsa. Länsstyrelsen anser att det bör planeras för en överflyttning av transporter från väg till järnväg, gång, cykel och kollektivtrafik för persontransporter samt till sjöfart och järnväg för godstransporter.

Trafikverket föreslår ökade bränslepriser som styrmedel för att nå klimatmålen. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning när det gäller att väsentligt högre bränslepriser ger ojämlika effekter beroende på var man bor. Effekterna blir ännu tyngre för dem som bor i inlandet med bristande tillgång till ladd- och tankstationer. Den kommersiella lönsamheten kommer att vara en barriär för utbyggnad av ladd- och tankstationer på landsbygden. De geografiska fördelningseffekterna av kraftigt höjda bränslepriser kommer inte att bara att försvåra för landsbygden utan kan också få förödande konsekvenser för många landsbygdskommuner i Gävleborg.

Prioriteringar inom planeringsramen

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. Länsstyrelsen vill också komplettera med att satsningar på höghastighetsbanor inte heller får ske på bekostnad av nyinvesteringsbehovet i övriga landet. En finansiering av höghastighetsbanor i särskild ordning är därför nödvändig då de totala kostnaderna är betydligt högre än den totala budgeten för alla järnvägsinvesteringar i den nationella planeringen.

Staten genom samordnaren för större samlade exploateringar, Region Gävleborg och Gävle kommun har sedan 2017 ett avtal avseende bostadsbyggande på Näringen i Gävle kommun. För statens del handlar det om, i ett första steg i åtagandena, en påbörjad utbyggnad till dubbelspår av Ostkustbanan mellan Gävle-

Kringlan, vilket också inrymdes i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. I avtalet anges att det finns ett statligt intresse att flytta godsbangården på Näringen med därtill knutet byggande av triangelspår på Bergslagsbanan och att detta kommer att behöva ses över vid framtida uppdateringar av nationell plan. I Trafikverkets inriktningsunderlag anges att det är en nackdel att driva förhandlingsplanering i parallella spår till den till den traditionella infrastrukturplaneringen eftersom det riskerar att försvåra uppgiften att bedriva en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportplanering.

Sedan 1 januari i år har Länsstyrelsen Gävleborg uppdraget att följa upp de överenskommelser som ingåtts av samordnaren för större samlade exploateringar. Länsstyrelsen ser därför med oro på att Trafikverket i sin inriktningsplanering har som både huvudalternativ och -20%-alternativ att det inte finns utrymme för några nyinvesteringar. Om huvudalternativet i planeringsramen eller -20%- alternativet skulle genomföras skulle det kunna innebära att staten som en av avtalsparterna kommer att få svårt att fullfölja sin del av överenskommelsen.

Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Per Bill efter föredragning av Maria Andersson. I handläggningen har handläggare från enheten hållbar utveckling deltagit. I den slutliga handläggningen deltog Patrik Havermann avdelningschef för avdelning samhälle.

Denna handling är godkänd i Länsstyrelsens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Du hittar information om hur länsstyrelsen behandlar personuppgifter på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.