



Yttrande

Datum
2021-01-21

Diarienummer
101-7418-2020

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037

DNR I2020/02739

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Örebro län, härnäst Länsstyrelsen, instämmer med Trafikverkets ställningstagande i inriktningsunderlaget att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt i kombination med satsningar på ökad kapacitet på järnväg och ökad trafiksäkerhet på väg. Länsstyrelsen anser dock att följande synpunkter och brister bör tas i beaktande för att underlaget ska kunna utgöra en bra grund för den transportpolitiska propositionen:

- Länsstyrelsen vill belysa avsaknaden av fokus på en klimatomställning inom transportsektorn som avser att en omställning till ett hållbart transportsystem krävs för att uppnå hänsynsmålet genom att främja ett transporteffektivt samhälle. Inriktningsunderlaget bör ha ett större fokus på hur synergier kan uppstå mellan olika transportmedel och nyttan utifrån säkerhet, folkhälsa och klimatnytta.
- Länsstyrelsen vill framföra att prioriteringar av nya investeringar bör fokusera på prioriterade brister som järnvägsstråket Oslo-Stockholm, främja tillgängligheten i mindre tätorter och på landsbygd samt genomföra den redovisade ökningen av medel till länsplanerna.
- I inriktningsunderlaget benämns bristen på kompetens generellt inom infrastrukturen och särskilt i järnvägssektorn. Länsstyrelsen anser att en ökad kompetensförsörjning i infrastrukturen genom en utveckling av kompetenscentrum samt att bryta ner de nationella råden för kompetensförsörjningsfrågor till regional och kommunal nivå skulle vara av stor vikt.
- I inriktningsunderlaget belyses vikten av en drastisk minskning av fossila bränslen och en ökning av biodrivmedel som en del av att koldioxid ska fasas ut avseende vägtransporter. Övriga effektiva satsningar belyses dock sparsamt. Länsstyrelsen vill lyfta vätgasens betydelse och klimatnytta som drivmedel genom att initiera en drivmedelsstrategi för vätgas.

- Trafikverket räknar i inriktningsunderlaget bort klimatnyttan av cykel- och kollektivtrafik i stadsmiljön, vilket bör sättas i relation till vilka transportsätt som snabbast möter förändrade krav under exempelvis pandemier.
- Länsstyrelsen anser att en 10-årig planperiod är att föredra. En 16-årig planperiod som innefattar prognoser fram till 2037 kan motverka en flexibel planering avseende nya mål, tekniker, strategier etc.
- En djupare analys behövs utifrån ett jämställdhets- och barnperspektiv.

Infrastruktur i Örebro län

Örebro län är en viktig logistiknod för hela landet där länets logistiska läge lockar till sig ett stort antal logistikföretag och branschen växer ständigt. Länet tillhandahåller en välutvecklad infrastruktur med goda förutsättningarna för etablering av logistikverksamhet. Järnvägsknuten Hallsberg är ett nav i transportsverige där Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen möts. Med norra Europas största rangerbangård i Hallsberg och Örebro Truckstop finns i regionen Nordens mest kompletta område för tunga fordon. Hallsbergs terminalen och Örebroterminalen utgör två av landets viktigaste intermodala omlastningsterminaler. Genom regionen går även E18, E20 och riksväg 50 som alla hör till landets viktigaste vägar. Örebro Airport är även en av Sveriges största fraktflygplatser.

Örebroregionen har således goda förutsättningar för att vara en betydelsefull logistikregion genom sitt centrala och logistiskt strategiska läge i Skandinavien. Utveckling av ett skandinaviskt logistiskt nav i Örebroregionen minskar de totala transportavstånden och bidrar till att effektiviteten i godssektorn ökar¹. Att utveckla och erbjuda energieffektiva och gröna logistiktjänster som bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser ingår i Örebroregionens utvecklingsstrategi samt den nationella klimatpolitiska handlingsplanen.

Länsstyrelsens synpunkter på inriktningsunderlaget

I Trafikverkets inriktningsunderlag framgår ett tydligt fokus på tillgänglighet, teknikutveckling och underhållsbehov. Länsstyrelsen delar synen att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt och vidare satsa på en ökad kapacitet på järnväg samt ökad trafiksäkerhet på väg. Länsstyrelsen vill dock belysa avsaknaden av fokus på en klimatomställning inom transportsektorn som avser att en omställning till ett hållbart transportsystem krävs för att uppnå hänsynsmålet².

¹ Regional handlingsplan för klimateffektiva godstransporter (2015). Region Örebro län.

²Att 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.

För att inriktningsunderlaget bättre ska bidra till det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, anser Länsstyrelsen att följande bör beaktas och inkluderas underlaget.

Klimatomställning

Trafikverkets analyser i inriktningsunderlaget visar att det är kostnadseffektivt att nå klimatmålen genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. Det betyder att komponenter från alla tre faktorerna fordon, drivmedel och ett transporteffektivt samhälle ingår.

I ”Handlingsplan för hållbara resor och transporter i Örebro län” beskrivs drivmedelsprioritering där el och biogas hamnar högst upp i prioritetsordningen då dessa drivmedel faller bäst ut i en utredning av miljö- och samhällsnyttor. Prioriteringsordningen för drivmedel är tänkt att ge stöd och vägledning vid till exempel upphandling av fordon och transporttjänster. I handlingsplanen ges även exempel på åtgärder för ett transporteffektivt samhälle, det trycks särskilt på vikten av regional samverkan och strategiskt arbete med godstransporter men även hastighetsgränser samt planer för cykel- och kollektivtrafik lyfts fram.

Länsstyrelsen vill framföra följande synpunkter:

- Länsstyrelsen vill belysa avsaknaden av åtgärder kring ett transporteffektivt samhälle. Inriktningsunderlaget bör ha ett större fokus på hur synergier kan uppstå mellan olika transportmedel och nyttan utifrån säkerhet, folkhälsa och klimatnytta.

Målkonflikter

- Trafikverket utgår i inriktningsunderlaget från en väsentlig ökning av trafiken, vilket inte kan anses förenligt med det konstaterande Trafikverket gjort i sitt klimatscenario³ att biltrafiken nationellt behöver minska med 12 procent till 2030 jämför med 2010 för att regerings mål ska kunna nås. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket att teknikutvecklingen genom elektrifiering av fordon och förnybara drivmedel är av stor vikt, men inte är tillräcklig i sig för att nå det nationella målet om ett klimatneutralt Sverige 2050. Det täcker enbart ett område som är att nå ett fossilfritt transportsystem, inte en klimatneutral utveckling eller transporteffektivt samhälle. Inriktningsunderlaget saknar åtgärder för ett transporteffektivt samhälle som efterfrågas i direktivet från regeringen. I direktivet uttrycker regeringen sin avsikt att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). Synen på hur den statliga miljardsatsningen ska leda

³ Trafikverkets Kunskapsunderlag och Klimatscenario för Energieffektivisering och Begränsad klimatpåverkan (2014). Trafikverket. Publikationsnummer 2014:137

2021-01-21

101-7418-2020

till är dock mycket snäv i underlaget och övriga kompletterande satsningar finns inte med.

- Inriktningsunderlaget redovisar alltför begränsade bidrag till att minska transportsektorns klimatutsläpp. Länsstyrelsen bedömer att mer omfattande åtgärder behövs för att nå det av Riksdagen beslutade klimatmålet för transportsektorn om att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

Prioritering av åtgärder

Länsstyrelsen är införstådda med att hårda prioriteringar måste göras.

Länsstyrelsen vill ändå framföra följande synpunkter avseende prioriteringar av nya investeringar:

- I den nationella planen för transportsystem 2018–2029 liksom i planen 2014–2025 pekades stråket Oslo-Stockholm ut som en prioriterad brist. Sedan dess har flertalet studier och utredningar gjorts av bland annat Trafikverket. Regioner och nodstäder i stråket samarbetar inom ramen för det gemensamma bolaget Oslo-Sthlm 2.55 AB som har redovisat klimatnyttan med den nya järnvägsförbindelsen. Modellkörningar visar att det svenska transportarbetet med bil år 2040 skulle reduceras med cirka 134 miljoner personkilometer per år vid en utbyggnad av Oslo-Stockholm 2.55⁴. Det minskade transportarbetet skulle reducera utsläppen av koldioxid med drygt 4 000 ton per år. Dessutom tillkommer potentialen för att flytta över det norska bilresandet i stråket. Örebro är en viktig nodstad i sammanhanget. Bolaget har vidare i sitt arbete visat att dessa nya länkar skulle kunna byggas på kommersiell grund och finansieras med infrastrukturavgifter. Trafikverket konstaterar i inriktningsunderlaget att möjligheterna till den typen av finansiering behöver utredas ytterligare. Länsstyrelsen vill belysa att Jernbanedirektoratet i Norge i november 2020 blev klara med en utredning kring befintlig järnvägsförbindelse över gränsen mellan Norge och Sverige. Jernbanedirektoratet har även gett rekommendation till den norska regeringen att ge uppdrag om att påbörja utredningen av en ny gränsbana och tillsammans med svenska myndigheter kommer överens om att påbörja planeringen. Länsstyrelsen vill belysa vikten av att gå vidare med dessa utredningar och att Trafikverket deltar i planarbetet där Sverige och Norge tillsammans klarar att utreda finansiering av ett gränsöverskridandeprojekt.
- Arbetet med att ta fram en vägplan för E20 Elvåg Hallsberg-Örebro har pågått under 2020 och eventuell byggnationen beräknas till år 2022–2023. Regeringen har i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) redogjort för sin intention att ta fram en långsiktig plan för uppförande och utbyggnad av elvägar.

⁴ Oslo-Stockholm Nyttanalyt 2040 (2017-06-20). Oslo-Sthlm 2.55 AB.

2021-01-21

101-7418-2020

- Örebro län genomkorsas av de nationella stråken Västra stambanan, Mäljarbanan, Svealandsbanan, Godsstråket genom Bergslagen, Bergslagsbanan, Riksväg 50, E18 och E20. För flera av dessa har åtgärdsvalsstudier och/eller bristanalyser genomförts sedan fastställandet av nu gällande nationell plan. Länsstyrelsen ställer sig positiva till de ökade medel för underhåll som gjorts på prioriterade transportflöden så som Västra stambanan, där järnvägsplaner och projekt för förbigångsspår för bland annat Högsjö och Finnerödja i Örebro län gjorts och planeras fortsätta.
- Investeringar i infrastruktur utgår inte bara från den nationella infrastrukturplanen, även länstransportplanerna och kommunala investeringar spelar en viktig roll för utvecklingen av Sveriges infrastruktur. Länsplanerna sträcker sig över samma planperiod som den nationella planen, är en del av den nationella planen samt innehar ett regionalt perspektiv på investeringar inom transportsystemet. Trafikverket redovisar i inriktningsunderlaget att nya investeringar och anpassningar planeras samt att regionerna önskar utökade ekonomiska ramar samt att stadsmiljöavtalen bör knytas till länstransportplanerna. Trafikverket redovisar även att de ser positivt på att gränsen för namngivna åtgärder i länstransportplanerna ska fördubblas, för att skapa större flexibilitet i planeringen. Länsstyrelsen ställer sig positiva till förslaget.
- Inriktningsunderlaget har ett stort fokus på tillgänglighet där järnvägen lyfts fram som en stomme i en god tillgänglighet mellan landets städer och dess landsbygd, men att i stora delar av landet är vägtransporter idag det enda alternativet för att skapa en god tillgänglighet. Länsstyrelsen vill framhålla länstransportplanernas roll för att främja tillgängligheten även i mindre tätorter och på landsbygd.

Kompetensförsörjning i infrastrukturen

I inriktningsunderlaget benämns bristen på kompetens generellt inom infrastrukturen och särskilt i järnvägssektorn. Ett ökat behov av resurser och kompetens inom transportområdet krävs då flertalet aktörer upplever en brist på kompetens i stora delar av processen från planering via projektering till utförande. Bristen på arbetskraft inom infrastrukturen i Stockholm-Mäljarregionen beräknas, enligt Mälardalsrådet⁵, till en samhällsekonomisk värdeförlust om 15–25 miljarder kronor, jämfört med en situation där jämvikt råder mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft.

Kompetensförsörjningsfrågan är därför av stor vikt både för sektorn i sig så som samhällsekonomi i helhet. Länsstyrelsen ställer sig positiva till de förslag som remissen innehåller avseende ett bättre arbete med kompetensförsörjningsfrågor så som Trafikverkets uppdrag av regeringen att upprätta ett nationellt råd för

⁵ Bristen på samhällsbyggare inom infrastrukturen (2020). Mälardalsrådet.

2021-01-21

101-7418-2020

kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen. Länsstyrelsen vill dock lämna följande synpunkter:

- Länsstyrelsen ställer sig positiva till ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor men vill belysa vikten av en regional spridning i rådet för att uppmärksamma olika behov, förutsättningar och utmaningar.
- En utveckling av ett kompetenscentrum i Stockholm-Mälardalen liknande det Trafikverket ansvarar för i Ängelholm med ett brett utbud av utbildning som YH-utbildningar med inriktningar mot bantekniker, kontaktledningstekniker, signaltekniker samt lokförare.

Drivmedelsstrategi för vätgas

Klimatförändringarna är vår generations stora utmaning. En nyckel för att minska förändringarna är att möjliggöra koldioxidneutrala transporter i framtiden. I inriktningsunderlaget belyses vikten av en drastisk minskning av fossila bränslen och en ökning av biodrivmedel som en del av att koldioxid ska fasas ut avseende vägtransporter. Övriga effektiva satsningar belyses dock sparsamt. Vi vill lyfta vätgasens betydelse och klimatnytta som drivmedel. Vätgas har av EU pekats ut som ett ekonomiskt fokusområde vid återstart i Europa efter Coronapandemin. Det planeras även för en nationell vätgasstrategi inom Fossilfritt Sverige⁶. Vid årsskiftet 2020/2021 finns fem publika tankställen för vätgas i Sverige, med den nordligaste i Umeå. Det pågår projekt för att utöka antalet tankställen i Sverige och EU:s Infrastrukturdirektiv bidrar till att driva på utvecklingen av infrastruktur för vätgas i Europa⁷. För att uppnå denna ambition behövs ett tydligt regelverk, vilken bör inkludera en samordnad leverans av vätgas, vätgasdrivna lastbilar samt takningsinfrastruktur.

Länsstyrelsen vill belysa vätgasens roll som energibärare i transportsystemet vilket bör lyftas fram tydligare i inriktningsförslaget. Sveriges ökade behov av energiproduktion via vindkraft ger ökat behov av energilagring. Power-to-gas⁸ knyter samman energisystem genom att storskaligt kunna lagra el med behovet av att få fram mer förnybara drivmedel.

Trafikverket har ett stort fokus på elektrifiering i inriktningsunderlaget, dock finns det lokala begränsningar som t.ex. kapacitetsbrist i elnätet som sätter gränser för användningen av batterifordon. Vätgas är således ett bra alternativ även vid dessa begränsningar samt att det även finns ekonomiska vinningar med vätgas som drivmedel. Vid tillfällen av kraftigt elöverskott från vindkraft sjunker elpriser och detta i kombination med fortsatt teknikutveckling ger att Power-to-gas kan bli affärsmässigt gångbart. Idag syns exempel på mer storskalig satsning på Power-to-gas inom Europa kombinerat med att fordonstillverkare av både tunga och lätta

⁶ Sverige tar fram nationell vätgasstrategi (2020-06-22). Vätgas Sverige.

⁷ Handlingsplan för hållbara resor och transport i Örebro län. Projekt Vägval 2030 (2019). Region Örebro län.

⁸ Power-to-gas är en teknik som använder elektrisk kraft för att producera ett gasformigt bränsle. Vätgas framställs genom elektrolys ur vatten med hjälp av överskott på vindkraftsel.

2021-01-21

101-7418-2020

fordon fortsätter att utveckla fordonsmodeller⁹. Denna satsning bör speglas tydligare i inriktningsförslaget med konkreta förslag på vätgassatsning samt att vätgas ska kunna finnas med som ett prioriterat bränsle i en nationell drivmedelsstrategi. Att initiera länsöverskridande överenskommelser för fler förnyelsebara drivmedelsprioriteringar skulle påskynda infrastrukturutvecklingen och transportsektorns omställning till att bli koldioxidneutrala till år 2050.

Övriga synpunkter

- I rådande stund befinner vi oss i en pandemi som i stor grad påverkar våra transportmönster. Trafikverket räknar i inriktningsunderlaget bort klimatnyttan av cykel- och kollektivtrafik i stadsmiljön, vilket bör sättas i relation till vilka transportsätt som snabbast möter förändrade krav under exempelvis pandemier. Även den digitala tillgängligheten bör beaktas noggrannare i relation till olika samhällsanpassningar, vilket exempelvis inkluderar förändringar som e-handeln medför i samhället.
- Trafikverket har tagit fram underlag för två planperioder, 2022–2033 samt 2022–2037. Länsstyrelsen anser att en 10-årig planperiod är att föredra. En 16-årig planperiod som innefattar prognoser fram till 2037 kan motverka en flexibel planering avseende nya mål, tekniker, strategier etc.
- Jämställdhetsperspektivet belyses delvis i inriktningsunderlaget med utgångspunkt i män och kvinnors olika resvanor. Länsstyrelsen saknar dock en djupare analys av hur de sex nationella jämställdhetsmålen¹⁰ kan och bör påverka infrastrukturplaneringen.
- Vidare saknar Länsstyrelsen en analys kring barnperspektivet i relation till infrastrukturplaneringen, vilket starkt kan kopplas till trafiksäkerhet och tillgänglighet. I januari 2020 blev Barnkonventionen lag i Sverige. Barnkonventionen innebär att prövningar av barnets bästa ska göras i vid utarbetande av policyer, budgetar, riktlinjer, planer, strategier mm. Beslutsfattare ska ha kunskap om barnets rättigheter och omsätta den i verksamheten där kunskap om barns levnadsvillkor ska ligga till grund för beslut och prioriteringar som rör barn. Länsstyrelsen anser att det krävs ett särskilt beaktande i inriktningsunderlaget av barns behov att kunna röra sig på egen hand.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av Landshövding Maria Larsson med samhällsplanerare Aila Nilsson som föredragande. I handläggningen av ärendet har även tf. enhetschef Jonas Jansson, klimatstrateg Carin Råberger och Jörgen Lundblad samt länsarkitekt Lena Lundkvist medverkat.

⁹ AB Volvo (2020-12-15). *H2 Accelerate – nytt samarbete för nollutsläppstransporter i stor skala genom vätgas*.

¹⁰ Mer om jämställdhetspolitikens mål (2017). Regeringskansliet.

2021-01-21

101-7418-2020

Så här hanterar länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på

<http://www.lansstyrelsen.se/dataskydd>.