



## Begäran om yttrande över Remiss: Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Diarienummer I2020/02739

### Inledning

Länsstyrelsen i Södermanlands län har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037.

Länsstyrelsen anför ett antal angelägna synpunkter och ställer sig i övrigt till stora delar bakom det yttrande som länsplaneupprättaren Region Sörmland lämnar. Länsstyrelsen tar i detta skede inte ställning till frågor om regional utveckling, ekonomiska ramar, hur gällande plan ska slutföras, drift och underhåll, noder samt internationell tillgänglighet.

### Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen instämmer med Region Sörmland om att det krävs en bredare ansats och fler olika insatser för omställning av transportsystemet än vad inriktningsunderlaget fokuserar på. Den sammanlagda potentialen för biomassa och elektrifiering räcker inte för vårt nuvarande energibehov. Slutsatserna i de scenarioanalyser som tagits fram inom ramen för Länsstyrelsens analys av behov av infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel, visar tydligt på vikten av en helhetssyn för omställningen av transportsektorn. Förutom biodrivmedel och el (inklusive vätgas) kommer också effektivisering och ett utvecklat transportsystem att behöva implementeras i stor skala för att de förnybara alternativen ska räcka till, särskilt i perspektivet till 2030.

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets syn att infrastrukturplaneringen kan betraktas som en pusselbit bland alla många andra på vägen mot det hållbara samhället. Länsstyrelsen som ansvarig statlig myndighet för de samlade bedömningarna i samhällsplaneringen mellan stat och kommun anser att infrastruktur och i synnerhet den statliga infrastrukturen, har en avgörande strukturerande inverkan på det gemensamma samhällsbygget. Trafikverket bör se sin roll och hörsamma direktivets skrivningar om ökat behov av samordning med annan fysisk planering på lokal och regional nivå.

Länsstyrelsen ser vidare att nuvarande förslag till inriktningsunderlag inte bidrar till att minska målkonflikter mellan den statliga styrningen av infrastrukturmedel och ambitiösa kommuners och regioners arbete med ett mer transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen menar att Trafikverkets något underskattande bedömning av infrastrukturplaneringens betydelse, såväl som avsaknaden av beskrivning hur samspelet och samordningen med övrig samhällsplanering ska gå till, innebär att inriktningsunderlaget behöver revideras.

Länsstyrelsen menar i likhet med Region Sörmland att det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen, mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030.

### **Elektrifiering**

En viktig del, i Trafikverkets underlag, för att nå klimatmålet är elektrifieringen av transportsystemet. Trafikverket föreslår att stat, regioner och kommuner ska vara ansvariga för utbyggnaden av laddinfrastruktur som är en del i elektrifieringen. Länsstyrelsen anser att ansvarsfrågan och finansieringen av utbyggnaden av laddinfrastrukturen behöver utredas.

### **Godstransporter till lands och till sjöss**

Trenden mot en snabbt växande E-handeln redan innan och ännu mer i samband med pandemin ändrar våra transportmönster och ökar behovet av godstransporter. Detta är viktigt att analysera hur detta kommer att ändra transportmönster på kort och lång sikt och vilka åtgärder som kan vidtas för att minska klimatutsläppen.

Med de stora trafikflöden som Europavägarna E4 och E20 skapar i länet, uppstår ur klimatsynpunkt ett tydligt behov av att öka antalet transporter med järnväg och sjöfart. Region Sörmland påpekar dock att kring de noder som krävs för detta, uppstår ökade behov av anslutande infrastruktur.

### **Fyrstegsprincipen**

Behovet av att steg 1- och 2 åtgärder genomförs lyftes fram redan i Länsstyrelsens yttrande över Nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029. Region Sörmland efterfrågar i sitt yttrande ett tydligt uppdrag till Trafikverket, att aktivt arbeta för att steg 1- och 2-åtgärder genomförs. I dagsläget lägger Trafikverket stora delar av ansvaret på att genomföra steg 1- och 2-åtgärder på kommuner, regioner och privata aktörer.

### **Ostlänken**

Länsstyrelsen menar tidplanen för byggnationen behöver hållas för att inte påverka tillväxten i regionen negativt. Ostlänken har en viktig roll i det storregionala kollektivtrafiksystemet. Med Ostlänken ökar spårkapaciteten vilket ger positiva effekter även på den regionala trafiken. Region Sörmland menar att om inte annan finansiering utanför nationell plan tydliggörs ska Ostlänken vara kvar i nationell plan, då fullt finansierat, och färdigställt enligt tidplan senast 2035. Ostlänken har en regional, storregional och nationell betydelse i sig själv men kan även bli en del av en ny stambana.

### **Skavsta flygplats**

Skavsta flygplats kommer att öka i betydelse för länets utveckling när Ostlänken kommer i drift. Flygplatsen har betydelse för den nationella infrastrukturutvecklingen och ska även ses i ett europeiskt perspektiv. Med tanke på de ökade behoven av godstransporter, som inte minst det senaste året visat, kan Skavsta komma att utvecklas även inom det området.

**De som medverkat i beslutet**

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Beatrice Ask, med tf. enhetschef Per Gustafsson som föredragande. I beredningen av ärendet har plan- och infrastrukturhandläggare Rune van den Brink, klimat- och energistrategerna Maria Gustavsson och Thérèse Hamilton deltagit. I slutliga beredningen har tf. avdelningschef Tomas Birgegård och t.f. länsråd Eva Aalbu också deltagit.

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).