

**ENHET/KONTOR**

Samhällsbyggnadskontoret / Projekt Fjällvägen

**SKRIVELSE**

2014-03-11

Dnr: 11-0038

Handläggare

Vibeke Sjögren Ottosson

Tel: 0278-252 26

E-post: Vibeke.sjogren.ottosson@bollnas.se

Enligt särskild bifogad sändlista



## Skärpta miljömål kräver prioriteringar för att minska växthusgasutsläppen

Den 16 december 2013 lämnades material rörande Länsplaner för regional transportinfrastruktur 2014 – 2025 in till regeringen från de 21 länen. De innehåller förslag på hur medlen ska användas i respektive län. Regeringen har nu att fastställa de ekonomiska ramarna vilket sagts komma att ske under våren 2014. Med anledning av detta vill vi, inom Projekt Fjällvägen, RV 83/84, lyfta och tydliggöra att i de nu föreslagna prioriteringarna finns avsaknad av viktiga åtgärder, vilket kommer leda till stora och onödiga utsläppsökningar av växthusgaser.

I en debattartikel kunde vi nyligen läsa att: *Alliansregeringen välkomnar EU-kommissionens förslag till klimat- och energipaket, men anser att ambitionsnivån behöver höjas. Vi vill att EU ska enas om ett klimatmål där utsläppen ska minska med sammantaget 50 procent till år 2030.*

Eftersom planupprättarna lämnat in sina förslag till regeringen skickar vi en skrivelse direkt till er. I denna beskriver vi våra iakttagelser och vill fästa uppmärksamheten på möjligheterna att nu fatta avgörande beslut som får stor påverkan på framtida utsläpp av växthusgaser till förmån för miljön och alla dem som bor och verkar utmed Fjällvägenstråket.

### Bakgrund

I Gävleborgs- och Jämtlands län finns ett vägstråk som i folkmun oftast gått under namnet Fjällvägen. Ett 40 mil mångfunktionellt stråk och det stråk som människorna i bland annat Mälardalen använder sig av då de besöker turistanläggningarna i Järvsö, Härjedalen och Jämtland. Inlandsstråket som det också brukar kallas utgörs av RV 83 Bollnäs – Ljusdal och RV 84 Ljusdal – Fjällnäs, norska gränsen. Detta har alltid varit det kortaste och snabbaste vägnätet och det används av många tusen bilister varje dag genom så kallad transittrafik. Fjällvägen är, sedan länge, ett naturligt stråk för kommunikationer från

kusten och söderut, norrut till Härjedalen och vidare mot Norge. Stråket är en livsnerv för inlandet och det finns en strävan att vilja koppla sig närmare Gävle och vidare söderut samt norrut mot Norge.

Fjällvägen är också, sedan 2012, ett samarbetsprojekt mellan kommuner och näringslivet längs stråket. Syftet med projektet är att stärka och kvalitetssäkra området, tillväxt, attraktionskraft och konkurrenskraft genom förbättrad och utvecklad infrastruktur och innovativ samverkan. Riksvägarna 83 och 84 har en avgörande betydelse för utvecklingen i två regioner och en stor funktionell betydelse ur flera perspektiv, gods- och persontrafik-, arbetsmarknad-, tillgänglighets- och besökarperspektiv. Projektet har formats från behov i inlandet att kunna stimulera och bidra till regional utveckling och tillväxt.

Projekt Fjällvägen arbetar med att belysa dessa frågor och vi har genom våra utredningar synliggjort vilka effekterna blir på restider, konkurrenskraft och miljö. Bl a genom den stråkanalys vi tagit fram och som tydliggör Fjällvägens funktion och betydelse för ett miljöanpassat, långsiktigt hållbart vägstråk,. Investeringar på befintlig infrastruktur bidrar till mindre trafikarbeten och mindre utsläpp. Det vi har kommit fram till vill vi lyfta här och peka på argumenten för att en högre prioritering av inlandsstråket är viktig och nödvändig.

#### **Förändrade resmönster som leder till ökad miljöbelastning.**

Efter att hastigheten nyligen har sänkts från 90 till 80 km/h och efter att investeringar inte har genomförts på vägvägnittet har det resulterat i att trafikanterna börjat välja alternativa vägar. Det alternativa stråket som trafikanterna väljer är över 21 km längre.

Vägstandarden längs Fjällvägen bidrar till att trafikanterna väljer att åka alternativa vägar. Det handlar om stora volymer trafik. Den föreslagna länstransportplanen befäster detta. Genom att inte underhålla och utveckla befintlig väginfrastruktur i inlandet, leds biltransporter med automatik om till alternativa, längre vägvägnitt. Det tydliggörs i många sammanhang att det i första hand är befintlig infrastruktur som ska prioriteras och att investeringar som bidrar till ökade koldioxidutsläpp ska undvikas.

Effekten blir att CO2 utsläppen ökar på grund av längre onödiga biltransporter istället för att minska i enlighet med regeringens mål.

I Gävleborg har inte tillräcklig hänsyn tagits till det faktum att huvudleden mellan Mälardalen och Härjedalen passerar genom Hälsinglands inland, en befintlig vägsträcka som enkel resa är 21 km kortare än alternativet som finns utmed kusten förbi Söderhamn.

Bristfälligt underhåll och frånvaron av strategiska investeringar i ett vägvägnitt som under 50 år varit väl fungerande har lett till allt sämre vägar i inlandet. Samtidigt har det satsats stora resurser på alternativa vägar vilket lett fram till att trafiken i allt högre utsträckning väljer längre alternativ.

#### **Biltransporterna ökar**

Enligt den aktuella nationella planen för åtgärder i transportsystemet 2010-2021 (NTP) förväntas det totala persontransportarbetet mellan 2006 och 2014 öka med 38 procent totalt i Sverige, varav bilresandet förväntas öka med 36 procent. Smart och hållbar infrastrukturplanering med fokusering på

begränsningar av transporternas koldioxidutsläpp beskrivs vara en av de viktigaste insatserna för att komma till rätta med de accelererande miljöproblemen vi ser allt fler konsekvenser av.

Gävleborg är ett av de län i landet genom vilket en mycket stor mängd trafik, så kallad transittrafik, passerar mellan Mälardalen och Härjedalens kommun i Jämtlands län. Därigenom finns det stort behov att se till att utsläppen som genereras blir så låga som möjligt.

Den 14 juni 2013 redovisade Trafikverket ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025, vilken tagits fram med beaktande av det nya planeringssystemet som beslutades om av riksdagen 2012. Tillämpandet av fyrstegsprincipen innebar att möjliga förbättringar i transportsystemet skulle provas stegvis och användas för att säkerställa god resurshushållning för att åtgärderna därmed ska kunna bidra till en hållbar samhällsutveckling. Grunden för prioriteringarna av denna har utgått från att i första hand vårda den infrastruktur som finns. Att den ska användas mer optimalt och effektivt, och att de investeringar och åtgärder som leder till ökad negativ miljöpåverkan ska undvikas och om möjligt helt elimineras.

Enligt de nationella styrdokumenterna ska åtgärderna som prioriteras i planeringen bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen genom att de bland annat ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till begränsad klimatpåverkan och bidra till optimal användning av transportsystemet, huvudsakligen den befintliga infrastrukturen.

Prioriteringarna ska bidra till uppfyllandet av de nationella målen och om dessa har regeringen fattat överenskommelser med övriga EU länder.

#### **Volymökningar av växthusgaser ett faktum som strider mot regeringens mål**

Biltrafiken till Härjedalen har sedan 60- talets början följt dalgångarna i inlandet förbi Järvsö och vidare upp till fjällanläggningarna i Vemdalen, Bruksvallarna, Ramundberget för att nämna några. Besöksvolymerna är omfattande och de förväntas dessutom öka ytterligare. De som rör sig utmed farleden till Härjedalen har på senare tid märkt av hur den generella hastighetsänkningen i kombination med som det beskrivits, ofattbart långa avsnitt med 60 km/h, blivit allt fler. Vägen är för dem en naturlig farled kantad av serviceställen i bl.a. Tönnebro, Stråttjär, Kilafors, Bollnäs, Vallsta och Järvsö.

CO2 utsläppen ökar i takt med ökad väglängd och då väcks ju frågan varför inlandsvägarna inte prioriteras då de i detta sammanhang genererar färre körda kilometer och mindre CO2 utsläpp.

#### **Fjällvägen är kortare och genererar mindre utsläpp av växthusgaser**

Efter flera av varandra oberoende mätningar då vi själva rest den ena eller andra vägsträckan har vi fastställt följande. Det är betydligt kortare avstånd att åka genom inlandet än vad det är att åka utmed kusten. Restiden är ungefär densamma, ibland snabbare via inlandet och ibland snabbare via kusten. Skulle inlandet däremot underhållas och utvecklas till en mer normal vägstandard med mer normal hastighetsreglering skulle restiden sannolikt minska ordentligt

Fakta som beskriver enkel resa mellan Tönnebro och Ljusdal med personbil via två olika färdvägar. Samma startpunkt från rondellen närmast Tönnebro då man kan välja att åka höger via E4 norrut eller rakt fram via RV83 för att ta sig till Ljusdal och sedan vidare till Härjedalen.

Alternativ 1. Resa utmed E4 förbi Söderhamn och avfart vid Medskogen, vidare väg 84 genom Ljusdal fram till rondellen där RV 83 möter RV 84, vid västra sidan bron som går över Ljusnan vid tre mättilfällen. Avståndet uppmättes till 132 km och genomsnittlig körtid 1 timme 32 minuter.

Alternativ 2. Resa utmed RV 83 förbi Bollnäs, Järvsö till rondellen där RV 83 möter RV 84, vid västra sidan bron som går över Ljusnan vid tre tillfällen. Avståndet uppmättes till 111 km och genomsnittlig körtid 1 timme 28 minuter.

Genomsnittlig bränsleförbrukning för nya personbilar ligger på 7,8 l/100 km för bensinbilar och 6,6 l/100 km för dieselbilar. Koldioxidutsläppen för nya personbilar ligger på 185 g/km för bensinbilar och 176 g/km för dieselbilar. Med nu aktuella hastigheter är restiden i stort sett densamma. Avståndet skiljer däremot 21 km enkel resa. En biltransport som färdas alternativ 1 via E4/väg 84 åker 42 km längre väg än om den skulle ha åkt väg 83. Effekten av detta blir att det släpps ut 7,77 kg mer CO<sub>2</sub> än vad som annars skulle ha släppts ut om den istället valt att åka den kortare vägsträckan genom inlandet.

Stora satsningar inom besöksnäringen sker både i Härjedalen och Hälsingland. Jämtland/ Härjedalen består av ett flertal destinationer som Funäsfjällen, Vemdalen, Åre, Östersund, Lofsdalen med flera. Den inhemska marknaden utgörs huvudsakligen av Mälardalen och Mellansverige där gästerna har sin hemvist. Hela 77 % av dem reser med egen bil till destinationerna, inte för att de vill, utan därför att de inte har så många andra alternativ att tillgå. Antalet gästnätter i Jämtland/Härjedalen uppgår idag till 10,1 milj per år och beräknas fram till 2022 ha ökat med ytterligare ca 4,5 milj gästnätter. Härjedalen har 55 000 bäddar (varav Vemdalen 18000, Funäsfjällen, 25500 o Lofsdalen 9000) Detta ger en viss uppfattning av vilka utsläppsvolymer det kan komma handla om och om vi tittar närmare på vad en enda destination genererar i biltransporter så får vi följande fakta att förhålla oss till.

Vemdalen har idag ca 487 500 kommersiella gästnätter, totalt 673 000 turistiska övernattningar och de räknar med en årlig ökning med 3-5 procent. Av de nu aktuella gästnätterna kommer 44 procent från Stockholms-, Uppsalas-, Östergötlands-, Jönköpings- och Gävleborgs län, ca 80 procent genereras av egna biltransporter. Det färdas i genomsnitt 2,3 personer i varje fordon vilket innebär att det genererar totalt drygt 100 000 biltransporter. Även om siffrorna i exemplet ovan endast avser Vemdalen ger de en tillräckligt god indikation om vilka volymer det handlar om. Turismen i Vemdalen utgör 32 procent av den totala turismen till Härjedalen, så hur stor blir utsläppsökningarna om vi analyserar och väger in de samlade resultaten?

Resultatet av denna omlokalisering av transittrafik genererar därigenom ytterligare stora mängder CO<sub>2</sub> och volymerna uppgår till 1 234 800 km x 185 g/km CO<sub>2</sub>, ytterligare totalt 228 438 kg CO<sub>2</sub>, enbart vad som rör trafik som går till och från Vemdalen, varje år! Transportsektorn har idag en stor miljöpåverkan på omgivningen och i princip allt bränsle utgörs av fossilt bränsle. Transportsektorn står för ungefär

hälften av det totala utsläppet av koldioxid i Gävleborg. Vägtrafiken svarar för den dominerande andelen inom transportsidan. Klimatförändringar orsakade av koldioxid och andra växthusgaser är ett av de största globala miljöproblemen som mänskligheten står inför.

Trafikverket har utformat ett förslag till målbild som följer både de nationella miljökvalitetsmålen och det transportpolitiska delmålet god miljö. Trafikverkets målbild fokuserar på tre stora miljöutmaningar för transportsektorn nämligen klimat, människors hälsa och landskapet med dess olika funktioner och värden. Vid samråd med myndigheter ska bedömningen av dessa motiv vara lika relevanta på regional nivå som på lokal nivå, och att målbilden även för den regionala åtgärdsplaneringen bör vara Klimat – Hälsa – Landskap.

Vi hoppas att vi genom detta brev har gjort er medvetna om möjligheterna att omprioritera eller att tillföra ytterligare resurser. Medel som möjliggör åtgärder till att Fjällvägenstråket kan fortsätta utgöra ett prioriterat och fungerande kommunikationsstråk, både söderut och norrut samt mot vårt grannland Norge. Koldioxidutsläpp och miljökonsekvenser från transporter kommer inte att öka i samma omfattning som vid ett längre färdvägsval längs kusten. En prioritering av Fjällvägenstråket är därför av yttersta vikt för såväl inlandets utveckling som för miljön.

Fjällvägen 2014-03-11

Projekt Fjällvägen



Projektledare

Vibeke Sjögren Ottosson

Kristina Kristoffersson

Jonas Kojan

Peter Augustsson

Destination Vemdalen AB

Destination Funäsfjällen AB

Destination Järvsö AB

## Sändlista

### Skrivelse angående klimatmålen till

**C, Lena Ek**  
Miljöminister  
Miljödepartementet

**C, Anna-Karin Hatt**  
It- och energiminister  
Näringsdepartementet

**C, Annie Lööf**  
Näringsminister  
Näringsdepartementet

**M, Catharina Elmsäter-Svärd**  
Infrastrukturminister  
Näringsdepartementet

**M, Anders Borg**  
Finansminister

**Riksdagsledamöter**  
Nordén, Marie (S) Socialdemokraterna Jämtlands län  
Quicklund, Salla (M) Moderaterna Jämtlands län  
Sandberg, Gunnar (S) Socialdemokraterna Jämtlands län  
Åsling, Per (C) Centerpartiet Jämtlands län  
Beckman, Lars (M) Moderaterna Gävleborgs län  
W Jonsson, Anders (C) Centerpartiet Gävleborgs län  
Ceballos, Bodil (MP) Miljöpartiet Gävleborgs län  
Pärssinen, Raimo (S) Socialdemokraterna Gävleborgs län

**Regeringskansliet**  
Beredningshandläggare Ola Norlander

**Naturvårdsverket**