

e-post till:
Näringsdepartementet
Diarienummer: N2017/05430/TIF
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTSYSTEMET 2018 - 2029.

Ref. till remissversion daterad 2017-08-31

INLEDNING

Trafikverket har översänt förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029 på remiss. Trafikverket anger att åtgärderna i planförslaget bygger på den av regeringen beslutade nationella planen för transportsystemet 2014 - 2025, de fördjupande underlagsrapporterna och promemoriorna samt de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens direktiv om att upprätta förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029.

Regeringen fattar det slutliga beslutet om den nationella transportplanen våren 2018. Parallellt med den Nationella planen pågår Sverigeförhandlingen. Regeringen ska också fatta beslut om Sverigeförhandlingens förslag våren 2018.

Inför yttrandet har Länsstyrelsen i Kronobergs län deltagit i flera samverkansmöten med regioner, kommuner och länsstyrelser för att få en god omvärldsbevakning och helhetsbild. Här kan nämnas Region Kronobergs samverkansgrupp med kommunerna kring transportplanering och Regionens kommunala forum samt Nätverket kring höghastighetsbanan. Den regionala samverkan i Sydsverige är även en viktig utgångspunkt för transportplaneringen. Trafikverket har vid ett dialogmöte på Länsstyrelsen presenterat den nationella planen. Länsstyrelsen har även deltagit i Trafikverkets olika samverkansgrupper kring Höghastighetsbanan. Länsstyrelserna har gemensamt samtalat om klimat- och bostadsfrågor kopplat till transportplanering.



LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKTER

Sammanfattning

Länsstyrelsen är positivt till att flera åtgärder i planen inom och utanför länet bidrar till ökad tillgänglighet i regionen. För ett sammanhållet Sydsverige och där infrastrukturen är av stor betydelse för regional utveckling behövs kraftfulla satsningar inte minst på järnväg. Länet har en stor inpendling av arbetskraft. Infrastrukturen är det som hämmar utvecklingen enligt OECD.

Länsstyrelsen anser också att planen borde i snabbare takt kunna bidra till att klara klimatmålen bl.a. genom ökade investeringar i järnväg.

När det gäller en ny stambana ser Länsstyrelsen det som angeläget att en stationsort pekas ut i länet. Det behöver ses i ett större sammanhang hur en ny järnväg också kan bidra till regionala nyttor i södra och sydöstra Sverige. Det är även angeläget med satsning på anslutande järnvägar och vägar, där Kust-till-Kustbanan är en länk av stor betydelse. Upprustning av Södra stambana är viktig då den kommer att ha fortsatt betydelse för regional pendling och godstrafik.

Länsstyrelsen ser mycket positivt på att den utbyggnad av järnvägen på delen Lund-Hässleholm som föreslås i nationella planen. Detta ger förbättrade kommunikationer även för Kronobergs län till Öresundsregionen och avlastar stambanan på denna sträcka där arbetspendlingen är stor. Triangelspår i Alvesta kommer att underlätta för godstrafiken och byte av kontaktledning- ar mellan Älmhult och Hässleholm bidrar till upprustning av stambanan.

Länsstyrelsen anser att en upprustning av Kust-till-Kustbanan är angelägen och fler åtgärder borde finnas med i planen. Banan är viktig för kontakterna i sydöstra Sverige och mellan residensstäderna Växjö, Kalmar och Karlskrona. Den största bristen är sträckan mellan Alvesta och Växjö men det finns behov av en långsiktig planering av hela banan. Även åtgärder såsom elektrifiering och upprustning av järnvägen mellan Älmhult-Olofström samt kapacitetsförstärkningar på Älmhults bangård är av betydelse för godstransporter.

Med en utökad ram på 10 % kan viktiga järnvägsinvesteringar genomföras och bidra till såväl regional utveckling som minskad klimatpåverkan.

Länsstyrelsen ser mycket glädjande på att ombyggnaden av E4:an mellan Ljungby och Toftanäs till motorväg genomförs. Ombyggnaden ökar trafiksäkerheten och framkomligheten. Åtgärder kommer även att medföra skydd för vattentäkter av betydelse för Växjö, Alvesta och Ljungby kommuner liksom för den värdefulla framtida grundvattenresursen.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt med en mötteseparering för att öka trafiksäkerheten på väg 25. Länsstyrelsen är därför mycket positiv till de sträckor som anges i den nationella planen.

Övergripande

Länsstyrelsen välkomnar flera av de förslagna satsningarna i Nationella planen. Länsstyrelsen ser att objekt såväl inom som utanför länet kommer att ha betydelse för utvecklingen i Kronobergs län. Länsstyrelsen kommenterar i sitt yttrande såväl positiva satsningar som kvarstående brister.

Hållbar utveckling

Länsstyrelsen delar uppfattningen att en god tillgänglighet enligt de transportpoliska målen är viktig för en regional och nationell utveckling. Transportplaneringen måste dock också ses ur ett klimat- och hållbarhetsperspektiv.

Klimatmål

Nationellt och globalt perspektiv

Inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Koldioxidutsläppen från transporter i Sverige domineras av vägtrafiken.

Länsstyrelsen anser att planförslaget som helhet inte bidrar tillräckligt till att vända transportsystemet i mer miljömässigt hållbar riktning. Enligt det nya klimatramverket som träder i kraft 1 januari 2018 ska utsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det är ett år efter planförslagets sista år. I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning framgår att inte ens ökningen av det samlade trafikarbetet bromsas med planförslaget. Länsstyrelsen uppfattning är att om vägtrafiken fortsätter att öka försvåras möjligheterna att nå klimatmålen.

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets uppfattning att den nationella planen för transportsystemet endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem. Med de förhållandevis stora resurser som ligger i transportsektorn, skulle den nationella transportplanen kunna ta ett större ansvar och en ledande roll i den kursändring som krävs för att ställa om till ett klimatneutralt samhälle.

Regionalt perspektiv

Ur ett regionalt perspektiv är det av stor vikt att underhålla och rusta befintliga järnvägar såsom Stambanan samt Kust-till-kustbanan för att länet ska kunna öka tågtransporterna gentemot biltransporter. Detta utgör en av förutsättningarna för att nå länets regionala klimatmål och länets omställning till ett fossilfritt samhälle.

Regionala förutsättningar i Kronobergs län

Sydsvenska prioriteringar

Kronobergs län ligger i mitten av södra Sverige. Länets infrastruktur påverkar och påverkas av angränsande län. De sex Sydsvenska regionerna samarbetar kring viktiga mål och satsningar på södra Sveriges infrastruktur. De gemensamma prioriteringarna av objekt i nationell plan utgår från ett Positionspapper som regionerna ställt sig bakom. Syftet är att stärka en hållbar utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning samt se till en väl fungerande helhet där man bygger vidare på befintlig infrastruktur och där kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande samverkar.

Länstyrelsen anser att samverkansdokumentet betonar de satsningar som är nödvändiga för såväl ett samman knutet Sverige, regional utveckling och viktiga järnvägsinvesteringar som bidrar till ett mer hållbara transporter. Länstyrelsen vill lyfta fram att samsynen mellan regionerna kring föreslagna objekt ger styrka till prioriteringarna.

Inom det Sydsvenska samarbetet lyfts bl.a. fram att Sydsveriges järnvägsnät är ett av Sveriges mest trafikerade där störningar får stora konsekvenser. Det behövs ordentliga insatser för att höja järnvägarnas skick och återhämta ett eftersatt underhåll.

För ett sammanknutet Sydsverige behöver den flerkärniga strukturen stödjas genom ett fungerande järnvägsnät och ett finmaskigt nät av vägar. Närheten till och mellan tillväxtmotorer och dess omland måste öka.

Godstransporterna är omfattande i Sydsverige. Genom Sydsverige går förbindelserna till Europa och passerar Sydsveriges hamnar och Öresundsbron. I Sydsverige finns även en stark skogsnäring med transporter till hamnarna. TEN-T är ett transportstråk för gods som behöver utvecklas.

Regional utveckling

Länstyrelsen vill uppmärksamma på att Kronoberg är det län, efter Stockholms län, som har det högsta pendlingsnettot i Sverige i relation till befolkning. Inpendlingen i länet har mellan 1993 - 2013 mer än fördubblats. För att utveckla en sammanhållen funktionell region anser Länstyrelsen att utvecklingen av infrastrukturen är av avgörande betydelse.

Inom sydöstra Sverige finns även viktiga regioncentra som Växjö, Kalmar och Karlskrona. Av OECD lyfts det även fram att brister i infrastrukturen är det största hindret för utveckling, både mellan residensstäderna, inom regionen som helhet och till övriga marknader i Sverige och internationellt, särskilt öster ut. OECD menar att sydöstra delen av Sverige är nära men långt bort. Avstånden är så korta att det borde finnas förutsättningar för större utväxling och uppväxling i företagande och arbetskraft men vår bristande infrastruktur håller oss tillbaka. Inom den sydöstra regionen finns dessutom finns ett av Sveriges snabbast växande Universitet med 2000 anställda och 32 000 studenter i Kronoberg-Kalmar.

Näringslivet är starkt. Region Kronoberg anger att bruttoregionprodukten har under perioden 2000 - 2015 ökat med 73% vilket placerar Kronoberg på 6:e plats i riket.

Bostadsbyggande och boende

Bostadsbyggandet har ökat i Kronobergs län vilket framgår av Länsstyrelsens *Bostadsmarknadsanalys 2017 - Kronobergs län*. Antalet påbörjade bostäder i nybyggda hus fördubblades 2016 jämfört med föregående år från 700 till 1452. Det byggs i alla kommuner men främst i Växjö.

Länsstyrelsen uppmärksammar på att samtidigt anger alla kommuner i bostadsmarknadsenkäten att det är brist på bostäder. Det finns ett generellt underskott på hyreslägenheter i rimlig storlek och till rimlig hyresnivå. Störst är behovet av bostäder för nyanlända och unga. Av enkäten framgår att den främsta orsaken till begränsat bostadsbyggande i Kronobergs län är höga produktionskostnader. I de mindre kommunerna är svårigheter att få lån också en betydande faktor. Bostadsbristen ger svårighet att bosätta sig i länet.

Kommunikationsstråken präglar länet struktur

Utmed länets viktigaste transportstråk (stambanan, Kust- till-Kustbanan, E4:an och de större riksvägarna) bor 85% av länets befolkning och här finns även ca 87 % av arbetsplatserna. I den regionala utvecklingsstrategin för Kronoberg lyfts fram att det är viktigt att dra nytta av och komplettera regionens starka stråkstruktur.

Detta gör att investeringar i infrastruktur har stor betydelse för länets fortsatta utveckling.

Ökad statlig samordning

Länsstyrelsen önskar att statens förhandlingar och uppdrag samordnas bättre för att inte skapa osäkerhet i rådande planeringsprocesser och ökad tydlighet och transparens. Till exempel har Sverigeförhandlingen gjort över-

enskommelser med kommuner och regioner om och kring vissa förutsättningar i den statliga infrastrukturen.

Nya stambanor – utbyggnad av höghastighetsjärnväg

De nya stambanorna ska enligt regeringens direktiv byggas ut och finansieras via anslag och i den takt som ekonomin tillåter. En konsekvens av detta är att de nya stambanorna föreslås få en maxhastighet på 250 km/timme.

I regeringens direktiv till den nationella planen har sträckorna Järna- Linköping (Ostlänken) och Lund- Hässleholm pekats ut för byggstart under planperioden 2018 - 2029. Nya stationer planeras i Vagnhärad, Skavsta och Linköping. Befintliga stationer i Nyköping och Norrköping byggs om och rustas upp. Inga nya stationer planeras längs sträckan Lund- Hässleholm.

Nyttor och samband

Länsstyrelsen kan konstatera att höghastighetsjärnvägens nyttor uppnås till fullo först när hela systemet är utbyggt och det är angeläget med ett fortsatt planeringsarbete för hela sträckan. Det nya järnvägssystemet behöver också förankras i sitt sammanhang, så att järnvägsnätet som helhet kan användas på ett effektivt sätt för både gods- och persontransporter på regional och nationell nivå.

Länsstyrelsen anser det framlagda förslaget till Sverigeförhandlingen inte gynnar hela landet och den regionala utvecklingen i hela Sydsverige. Syftet med Sverigeförhandlingen har varit att stärka sambandet mellan storstäderna. Länsstyrelsen anser att projektet och satsning på anslutande länkar i större utsträckning skulle kunna bidra till regionala utveckling i Kronobergs län och omkringliggande regioner. I nuläget kommer inte Kronobergs län att få något tågstopp. Länsstyrelsen ser det som angeläget att en stationsort också pekats ut i länet. De regionala nyttorna och järnvägens placering behöver ses i ett större sammanhang.

Det behöver också uppmärksammas att Sverigeförhandlingen och planeringen för ett så stort projekt som en hel ny järnväg genom Sverige skett under kort tid och till stor del utanför gängse planeringsprocesser. Med nuvarande förslag krävs kraftfulla åtgärder både på Kust-till-Kustbanan från Kalmar/Karlskrona till Värnamo och på Södra Stambanan om nyttan av höghastighetsbana också ska generera nytta utanför storstadsregionerna. Även Markarydsbanan med koppling till Hässleholm berör Kronobergs län.

Länsstyrelsen konstaterar att det finns utmaningar i planeringsprocessen för en helt ny järnväg. Höghastighetsbanan omfattar en mycket stor geografi och fler dimensioner än som ryms inom Trafikverkets mer ordinarie upp-

drag. Ytterligare avvägningar och utredningsarbete återstår och det är av stor vikt att dessa görs i samverkan mellan kommuner, stat och regioner. Länsstyrelsen i Kronobergs län förutsätter att särskilda resurser skjuts till för att underlätta länsstyrelsernas arbete i detta stora projekt.

Stort utredningsområde skapar osäkerhet

I Kronobergs län omfattar höghastighetsbanan ett stort utredningsområde. I några av kommunerna berörs uppskattningsvis en tredjedel till nästan hälften av kommunernas yta. De i Sverigeförhandlingen föreslagna stationsorterna ger samtidigt lösningar för järnvägens sträckning genom länet.

Länsstyrelsen ser det som angeläget att det tas fram en mer fördjupad lokaliseringsstudie för hela sträckan Jönköping - Hässleholm. Detta för att på ett tydligare sätt klargöra ett lämpligt stråk för banan och identifiera känsliga passager. Det kan genom en sådan utredning tydliggöra Trafikverkets framtida anspråk att hävda riksintresse. Detta kan även underlätta för kommunernas framtida planering och utveckling. En sådan lokaliseringsutredning skulle också kunna underlätta för Trafikverket att i framtiden genomföra höghastighetsbanan.

Stambanans fortsatta betydelse

Trafikverket har poängterat att Höghastighetsbanan kommer att innebära att persontrafik flyttas över från stambanan och frigör kapacitet där. Stambanan har ett stort behov av upprustning för att klara trafik fram tills dess att höghastighetsbanan är fullt utbyggd. Stambanan kommer även därefter att få fortsatt betydelse för godstrafik och regional persontrafik. Dessa frågeställningar liksom konsekvenserna behöver fångas upp i Trafikverkets fortsatta arbete. Det bör uppmärksammas vilka ekonomiska investeringar som behövs på stambanan och parallellt med etapputbyggnaden av höghastighetsbanan.

Utbyggnad Lund – Hässleholm positiv

Länsstyrelsen delar uppfattningen att utbyggnaden av banan behöver påbörjas från storstäderna. Länsstyrelsen ser mycket positivt på att den utbyggnad av järnvägen på delen Lund-Hässleholm som föreslås i nationella planen. Detta ger förbättrade kommunikationer även för Kronobergs län till Öresundsregionen och avlastar stambanan på denna sträcka där arbetspendlingen är stor. Kronobergs län har den största inpendlingen söderifrån och i Älmhult är IKEA en stor arbetsplats.

Övriga investeringar i järnväg

Länsstyrelsen ser positivt på flera av de investeringar som föreslås såväl i länet som utanför länet.

Järnvägsobjekt i nationella planen

Genom Kronobergs län går fyra nationella järnvägar vilka är Södra Stambanan, Kust-till-kustbanan, Markarydsbanan och Sydostlänken.

Länsstyrelse anser att en ny stambana mellan Hässleholm- Lund har stor betydelse för länet. Det är även planerade åtgärder för ombyggnad av Halmstads central tillsammans med reinvestering på Markarydsbanan och mötesstation i Knäred för att bidra till att persontrafik startas på sträckan Markaryd – Halmstad. Detta bidrar till att bättre knyta samman sydöstra Sverige med västkusten.

Länsstyrelsen i Kronobergs län är mycket positiv till en upprustning och elektrifiering av järnvägen mellan Värnamo och Jönköping/Nässjö det sk Y:et Värnamo- Jönköping-Nässjö. Projektet bidrar till att förbättra kontakterna mellan Kronobergs och Jönköpings län och därmed underlätta arbetspendling samt godstransporter.

Det föreslagna Triangelspåret vid Alvesta bangård är viktigt för att underlätta för godstrafiken och öka kapaciteten. Det är även positivt med planerad byte av kontaktledningar på Södra stambanan på sträckan Älmhult – Hässleholm.

Viktiga järnvägsinvesteringar som inte är medtagna

I den nationella planen finns endast mötesspår i Skruv med som enda ny åtgärd på Kust-till-kustbanan tillsammans med en reinvestering genom förbättrad mellanblockssignal mellan Alvesta och Rydaholm.

Länsstyrelsen vill betona att Kust-till-Kustbana har stor regional betydelse för persontrafik till och från Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne dvs. för att knyta ihop och stärka Sydsverige. Det går även godståg på Kust-till-Kustbanan. Om den nationella planen ökas enligt Trafikverkets förslag skulle även ett dubbelspår mellan Gemla och Råppe kunna omfattas av planen. Länsstyrelsen ser, tillsammans med Region Kronoberg och angränsande län, det som angeläget att långsiktiga satsningar görs på hela Kust-till-Kustbanan för att förbättra kontakterna mellan Kronoberg, Kalmar och Blekinge.

I den nationella planen är spårbyte på sträckan Älmhult – Olofström på Sydostlänken medtagen. Länsstyrelsen ser positivt på detta då mycket gods transporteras på sträckan. Vid en ökning av ramen med 10% skulle även elektrifiering av järnvägen och kapacitetsförstärkningar på Älmhults bangård kunna genomföras. Länsstyrelsen anser att åtgärderna bidrar till att godstransporter på järnväg underlättas.

Ökat anslag till Nationella planen

Länsstyrelsen anser att den nationella planen är underfinansierad och de ytterligare satsningar som en föreslagen ökning om 10% skulle bidra till är viktiga satsningar på järnväg. Detta skulle vara av stor betydelse för utvecklingen i länet och dess omgivande regioner.

Vägojekt

Genom Kronobergs län passerar två nationella stamvägar; E4:an och väg 25.

Ombyggnad av E4:an

Länsstyrelsen ser mycket glädjande på att ombyggnaden av E4:an mellan Ljungby och Toftanäs till motorväg genomförs. Projektet är angeläget ur såväl nationellt, regionalt som lokalt perspektiv. Ombyggnaden ökar trafiksäkerheten och framkomligheten.

Vägplanen innebär även att åtgärder kommer att genomföras till skydd för vattentäkter och den regionalt värdefulla grundvattenresursen. Vattentäkterna vid Bergaåsen är i dagsläget viktiga för såväl Växjö som Alvesta och Ljungby kommuner. Vattentäkt vid Bergaåsen med tillhörande anläggningar är även av riksintresse för vattenförsörjning. Hela den åsformation som löper utmed E4:an har en stor potential för framtida vattenförsörjning.

Vägplanerna har vunnit laga kraft och projektet står inför byggstart. En väl genomförd byggtid kräver dock fortsatt samverkan med kommuner och länsstyrelsen inte minst mot bakgrund av transporter av farligt gods och risker för vattentäkter och med genomfarter i samhällen.

Väg 25

Väg 25 sträcker sig från Halmstad via Växjö till Kalmar och knyter samman dessa tillväxtorter. Vägen är en viktig led från kust till kust för arbetspendling och för långväga person- och godstransporter. Mellan Växjö och Hjortsberga (öster om Alvesta) har väg 27 samma sträckning som väg 25 och utgör en del av transportstråket Baltic- Link. Vägen knyter samman arbetsmarknadsregionerna Ljungby och Växjö.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt med en mötteseparering för att öka trafiksäkerheten på väg 25. Länsstyrelsen är därför mycket positiv till de sträckor som anges i den nationella planen – Rv 25 Österleden i Växjö, Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl. trafikplats) och Rv 25 Boasjö – Annerstad.

Om ramen utökas med 10% kan även sträckan Rv 25 Hovmantorp – Lessebo åtgärdas och medföra säkra omkörningssträckor vilket saknas i dag.

Övrigt

Säker framkomlighet

I den nationella planen föreslås att medel under en begränsad tid avsätts till att samfinansiera mötessepareringar på det regionala vägnätet på sträckor som pekats ut av de regionala planupprättarna. Länsstyrelsens är positiv till att medel tillförs för att öka trafiksäkerheten och att fler vägar kan mittsepareras. Länsstyrelsen anser dock att de tilldelade medel i stället skulle kunna tillföras länstransportplanen för effektivare planering.

Stadsmiljöavtal

Genom de s.k. stadsmiljöavtalen har regeringen anvisat att kommuner och landsting kan söka stöd till åtgärder för kollektivtrafik och cykling i syfte att främja hållbara stadsmiljöer. Länsstyrelsen ser positivt på detta.

För att erhålla bidrag ställs krav på motprestationer. Länsstyrelsen uppfattar att bidraget i första hand vänder sig till stora och medelstora städer. Många kommuner med behov av åtgärder är för små för att kunna söka bidrag. Det finns även inarbetade system för sådana insatser genom länsplanernas åtgärdsområden för medfinansiering till kommunala åtgärder. Med två system skapas otydlighet avseende kommunernas ansökningar. Länsstyrelsen föreslår därför att stadsmiljöavtalens ekonomiska ram i stället tillförs länsplanerna för en effektivare planering.

Det mindre vägnätet och landsbygdens vägar

Länsstyrelsen anser att det utifrån Kronbergs läns småskaliga struktur och omfattande vägnät är viktigt att medel finns för att vidmakthålla och rusta upp det småskaliga vägnätet. Det är av betydelse för en levande landsbygd och dess utvecklingsmöjligheter som attraktiva boendemiljöer, vård av kulturmiljöer och landskap samt utveckling av verksamheter och turism. I länet belastas även landsbygdens vägnät av stora mängder skog- och virkesprodukter. Länsstyrelsen kan befara att den särskilda satsningen på BK4-vägnätet för tyngre lastbilstransporter (74-tonslastbilar) kan minska medlen till vägnätet för att i stället prioritera kostsamma broåtgärder.

Ökad godstrafik på stambanan

Förslag till miljöåtgärder tas upp i planen. Länsstyrelsen vill här särskilt lyfta fram att höghastighetsbanan innebär att godstrafiken fortsatt kommer att gå på stambanan. Det behöver uppmärksammas de konsekvenser i form av buller, risker och barriäreffekter som en ökad godstrafik på stambana medför för orterna som järnvägen passerar. Åtgärder måste vidtas på och vid stambanan parallellt med utbyggnaden av höghastighetsbanan. Flera av orterna som finns utmed stambanan har en gång som vuxit upp på grund av järnvägen. I dessa orter riskerar bostadsbyggandet att försvåras. Samma problematik finns även utmed Kust till kustbanan.

Ett flertal korsningar som inte är planskilda finns kvar utmed Stambanan och Kust-till-kustbana vilket är angeläget att åtgärda.

Vatten och dricksvattenförsörjning

I den nationella planen anges under avsnitt som behandlar vatten att "Åtgärder inom vatten syftar till att skydda yt- och grundvattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjning eller med höga biologiska värden." Länsstyrelsen vill i det här sammanhanget även uppmärksamma på förekomster av stor betydelse för eventuell framtida vattenförsörjning. Länsstyrelsen önskar här att Trafikverket gör avstämning med Länsstyrelsen om prioriterade åtgärder och konfliktområden.

DELTAGANDE

I remissyttrandet har landshövding Ingrid Burman beslutat efter föredragning av länsarkitekt Gunnel Henriksson.

I den slutliga beredningen av ärendet har även länsrådet Anders Flanking, enhetschefen för samhällsutvecklingsenheten Carin Karlsson och miljömåls-handläggare Ida Andreasson deltagit.

Ingrid Burman

Gunnel Henriksson