



Länsstyrelsen  
Jämtlands län

Engström Eva  
010-2253395

## Yttrande

Datum  
2017-11-27

Dnr (anges vid skriftväxling)  
341-6247-2017

n.registrator@regeringskansliet.se  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

### Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 (N2017/05430/TIF)

#### Sammanfattning

- Länsstyrelsen anser att planförslaget som helhet inte bidrar tillräckligt till att vända transportsystemet i mer miljömässigt hållbar riktning och delar inte Trafikverkets uppfattning att den nationella planen för transportsystemet endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem.
- Länsstyrelsen saknar en mer normkritisk beskrivning av landsbygder och med det finns en farhåga att synsättet ger prioriteringar som försvårar för boende och näringsliv i landsbygder som i förlängningen påverkar landets ekonomi.
- Planen hade vunnit på att en jämställdhetsanalys hade redovisats.
- Länsstyrelsen välkomnar namngivna satsningar på Mittbanan och Inlandsbanan som ligger i linje med länets klimatstrategi och bidrar till att nå länets klimatmål och lyfter också vikten av satsningar inom länet som ligger under rubriken ”+10 procent” och satsningar under 100 miljoner.
- Bärighet på finmaskiga vägnät är viktig satsning för länets näringsliv och planförslaget bör justeras så att tillräckliga medel avsätts för att vidmakthålla även det lågtrafikerade vägnätet.

#### Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen anser att planförslaget som helhet inte bidrar tillräckligt till att vända transportsystemet i mer miljömässigt hållbar riktning. Enligt det nya klimatramverket 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 och planförslagets bidrag till klimatmålet bedöms som mycket osäkert.<sup>1</sup>

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets uppfattning att den nationella planen för transportsystemet endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem.<sup>2</sup> 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. Inrikes transporter står för en tredjedel av de totala klimatpåverkande utsläppen i Sverige.<sup>3</sup> Det krävs tydligare åtgärder för att underlätta en förändring av frakt- och resandemönstret.

Länsstyrelsen saknar också en mer normkritisk beskrivning av landsbygder. Skrivningar som planens syfte att ”bidra till fungerande och hållbara miljöer i städerna och erbjuda en grundläggande standard på landsbygderna”<sup>4</sup> eller beskrivningar som ”Här finns allt från små avfolkningsbyar till vitala orter, centrala jordbruksbygder samt glest befolkade jord- och skogsbruksbygder”<sup>5</sup> visar hur planen generellt har staden och tätare strukturer som norm och det som framställs som mer positivt. Därmed blir också analyserna baserade på tätare strukturer som norm. Beskrivningen av de fyra länen i mellersta Sverige ger ett praktiskt tydligt exempel på detta: ”Regionen består av de fyra länen Dalarna, Gävleborg, Västernorrland och Jämtland. I regionen finns expansiva tätorter, stads- och universitetsliv, utbud av kultur och idrott samt obefolkade fjällområden och landsbygd”<sup>6</sup>. I det sammanhanget vill Länsstyrelsen Jämtlands län poängtera att länets bebyggelsestruktur består av många små orter, och att dessa, och då också befolkningen, är spridd över hela länet. Större delen av befolkningen bor på landsbygden, några i mindre tätorter som utgör kommunernas centralorter men de flesta i mindre orter och byar. Ungefär var tredje innevånare i länet bor i länets enda stad, Östersund. I vårt län är såväl landsbygden som fjällområden

<sup>1</sup> Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Sida 242 och 243.

<sup>2</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-08-31. Sida 25.

<sup>3</sup> <http://www.miljomal.se/Miljomalen/Alla-indikatorer/Indikatorsida/?iid=77&pl=1>

<sup>4</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 11

<sup>5</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 63

<sup>6</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 189

befolkade, och periodvis förstärkt av en omfattande besöksnäring. Näringsliv återfinns i hela länet. Oavsett var i landet åtgärder föreslås bör hållbarhetsperspektiv gälla och beskrivning av landet (landsbygd och stad) bör vara normkritiskt.

Urbaniseringen är vägledande i många resonemang i planen. Flera beskrivningar andas att befolkningen flyttar från landsbygder till städer och tätortsnära landsbygder<sup>7</sup>. Den urbaniseringen som skedde på bekostnad av landsbygden upphörde under 1970-talet. Idag sker städernas befolkningsökning genom att fler föds än dör och inflyttning från andra länder, vilket också figur 14 visar om man analyserar den. I sammanhang kring urbanisering beskrivs också hur planens resurser i stor utsträckning koncentreras till större tätorter och tätortsnära landsbygder. Det sker alltså som en följd av att tätare strukturer växer trots att glesare strukturer inte minskar i samma proportion. Idag finns tillgänglighetsbrister för interregionala resor med kollektivtrafik i var tredje kommun i landet enligt Trafikverkets mätning<sup>8</sup>. Att konsekvenserna av planförslaget visar att detta kommer att förvärras under planperioden är oroväckande och driver på urbanisering i landet.

Att lyfta landsbygder i ett särskilt kapitel kan vara bra men skrivningarna gör att Länstyrelsen ser att särskiljandet också ger andra slutsatser. Ett exempel är texten: ”Vägar som är viktiga för dagliga resor och tillgång till viktig samhällsservice och som har särskild betydelse för näringslivet på landsbygden, utgör viktiga vägar ur ett landsbygdsperspektiv”<sup>9</sup>. Länstyrelsen anser att näringslivet på landsbygden har inte bara betydelse i det regionala området utan har betydelse för Sverige som helhet. Det saknas skrivningar som visar att planen ser på landets utvecklingspotential som helhet, inte bara inom olika stereotypa områden. Det finns en farhåga att detta synsätt ligger till grund för de prioriteringar som sedan görs i planen.

Jämställdhet omskrivs i flera stycken. Planen skulle ha vunnit på att en analys av jämställdhet redovisades t ex i befolkningsbeskrivningar med könsuppdelad statistik.

<sup>7</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 66 mfl

<sup>8</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 70

<sup>9</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 237

### Specifika förslag

Länsstyrelsen välkomnar järnvägssatsningar som berör länet och ligger i linje med länets klimatstrategi och bidrar till att nå länets klimatmål.<sup>10</sup> Länsstyrelsen förtydligar i kommande avsnitt vikten av såväl namngivna investeringar, liksom det som ligger under rubriken ”+10 procent” och samt satsningar som rymms inom investeringar under 100 miljoner.

### Mittbanan

Längs Mittstråket mellan Trondheim och Sundsvall bor uppemot en halv miljon invånare och befolkningen ökar, och över hälften av länets invånare bor efter stråket. Det bör också påminnas om att det i verkligheten periodvis bor många fler efter stråket. Som exempel kan nämnas att det i Åre samhälle finns cirka tre tusen folkbokförda invånare, men under högsäsong bor där cirka 30 000 personer, som dessutom byts ut varje vecka.

I planförslaget finns medel avsatta för åtgärder på Mittbanan mellan Sundsvall och Ånge. Dessa åtgärder är mycket högt prioriterade för Jämtlands län.

I både innevarande planperiod och i förslaget till ny plan för kommande planperiod finns medel avsatta för åtgärder på Mittbanan vid ”Stora Helvetet” invid gränsen mot Norge. Denna åtgärd är nödvändig för att få en bra koppling till den starkt växande Trondheimsregionen. Den i Norge planerade investeringen i elektrifiering av Meråkerbanan (Mittbanans förlängning i Norge) förväntas bidra till en större roll för Mittbanan, både vad avser gods- och persontrafik. Mittbanans standard i Jämtlands län är jämförelsevis god, men den har stora brister när det gäller hastighet och trafiksäkerhet. Detta beror framför allt på det mycket stora antalet obevakade plankorsningar. Ett arbete pågår nu för att bygga bort ett antal av dessa. I planförslaget har medel avsatts under rubriken ”+ 10 procent” för att bygga bort ytterligare ett antal mellan Ånge och Östersund och mellan Östersund och Storlien. Det är av största vikt att dessa medel läggs inom planens angivna ramar så att de kan användas under planperioden för att förkorta restider. Det skulle möjliggöra en överflyttning från bil till kollektivtrafik och förbättra möjligheterna till bostadsbyggande på attraktiva platser efter stråket.

<sup>10</sup> Klimatstrategi för Jämtlands län 2014-2020.Sida 43.

### *Medel för investeringar under 100 miljoner*

Då de namngivna förslagen till investeringar bara omfattar de som bedöms kosta mer än 100 miljoner är det svårt att se vilka övriga investeringsmedel som avsatts i planförslaget till angelägna åtgärder i Jämtlands län. Länsstyrelsen förutsätter dock att tillräckliga investeringsmedel finns också för viktiga investeringar understigande 100 miljoner på Mittbanan i Jämtlands län. Exempel på två åtgärder som måste kunna finansieras inom ramen för den nationella planen är medel till en tågstation i Näliden samt dubbelspår vid tågstationen Östersund Västra.

Flera studier av förutsättningarna för en tågstation i Näliden har redan genomförts av Trafikverket och arbetet med en formell järnvägsplan har påbörjats. Det är nu viktigt att investeringsmedel för denna angelägna åtgärd tydligt avsätts i den nationella planen.

I Östersund spelar tågstationen Östersund Västra en mycket viktig roll för regionalstågstrafiken och därmed för hela arbetsmarknadsregionen. Idag är det dock enkelspår vid stationen vilket gör det svårt att skapa ett bra turutbud med attraktiva ankomst- och avgångstider. Medel för dubbelspår alternativt uppställningsspår i anslutning till Östersunds Västra måste därför finnas inom ramen för den nationella planen.

### **Inlandsbanan**

Länsstyrelsen ser positivt på att både bristerna och möjligheterna avseende Inlandsbanan har tydliggjorts i förslaget till nationell plan.

Inlandsbanans standard har under senare år förbättrats och genom ytterligare förbättringar kan banan spela en ännu större roll när det gäller att föra över långväga godstransporter från väg till järnväg. En tredjedel av Sveriges produktiva skogsmark finns inom en radie om tio mil från Inlandsbanan. Inlandsbanan, med dess tvärbanor, spelar därför en avgörande roll när det gäller att transportera skogsråvara. Inlandsbanan har också en viktig funktion som omledningsbana vid tillfälliga stopp på till exempel stambanan genom övre Norrland. Om inte godset på denna bana kommer fram i tid får det mycket allvarliga konsekvenser för industrin i södra delarna av landet. En upprustad bana skulle förbättra denna omledningsfunktion. Banan spelar också en viktig roll för besöksnäringen i Norrlands inland. Under senare år har ny persontrafik etablerats på delar av banan. På detta sätt har destinationer som Vemdalen kunnat erbjuda ett miljövänligt resealternativ för gäster från södra Sverige.

### Vägnätet

Bärighetsatsningen<sup>11</sup> som berör stora delar av vägar på landsbygden välkomnar Länsstyrelsen. Bärighet är en viktig fråga för bland andra länets omfattande skogsnäring. Även det finmaskiga vägnätet med förhållandevis låga trafikmängder har stor betydelse i ett län som Jämtlands då befolkning och näringsliv finns spridd i hela länet. Att detta vägnät får en negativ tillståndsutveckling enligt planen<sup>12</sup> är oroväckande. Därför ser Länsstyrelsen att planförslaget bör justeras så att tillräckliga medel avsätts för att vidmakthållande också av det lågtrafikerade vägnätet.

Länsstyrelsen ser fram emot resultatet av ”Analysen om vägar som är viktiga på landsbygd”<sup>13</sup> som kommer att utgöra en ny vägtyp och därmed synliggöra dessa i olika underlag.

Länsstyrelsen noterar också att det är positivt att planen tar hänsyn till grön infrastruktur och undanröjande av vandringshinder för land- och vattenlevande djur.<sup>14</sup>

### Forskningsinsatser

Länsstyrelsen ser framemot att få ta del av resultaten av forskningsinsatser som planen också innehåller om jämförande och inkluderande transportsystem för land och stad.<sup>15</sup>

Beslut i detta ärende har fattats av landshövding Jöran Hägglund efter föredragning av Eva Engström. I den slutliga handläggningen deltog även länsråd Susanna Löfgren och biträdande länsråd Bengt-Åke Strömqvist

Jöran Hägglund  
(beslutande)

Eva Engström  
(föredragande)

Detta beslut har signerats elektroniskt och saknar därför underskrifter.

---

<sup>11</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 238

<sup>12</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 16

<sup>13</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 107

<sup>14</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 77

<sup>15</sup> Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029-remissversion 2017-09-01 Sida 90