



Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033

Er beteckning: I2021/02884

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har på regeringens uppdrag sänt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 på remiss. Länsstyrelsen i Jämtlands län (härefter Länsstyrelsen) yttrar sig utifrån sina ansvarsområden att främja länets utveckling, att verka för att nationella mål får genomslag i länet, samt att samordna olika samhällsintressen inom myndighetens ansvarsområde.

Länsstyrelsens synpunkter

Länets förutsättningar

Jämtlands län har en del specifika förutsättningar sett ur perspektivet transportinfrastruktur. Länet har en förhållandevis stor geografisk yta med en gles befolkningsstruktur. Långa avstånd i och omkring länet, samt till landets storstadsregioner, ger långa restider - vilket också förstärks av eftersatt underhåll av det befintliga väg- och järnvägsnätet. Detta inbegriper särskilda utmaningar när det gäller tillgänglighet till samhällsservice, arbetsmarknad och kommersiell service och påverkar i hög grad länets möjligheter till regional utveckling.

Länet har vidare viktiga basnäringar i form av t.ex. skogsindustri och en stark besöksnäring. Besöksnäringen innebär periodvis mycket trafik på länets turiststråk vilket ger ökade krav på skötsel och underhåll. Skogsindustrin ger upphov till en hög andel tunga transporter och har ett stort behov av ett bärkraftigt och tillförlitligt transportsystem, även inom det mer lågtrafikerade nätet inom och omkring länet.

Inom länet finns också viktiga stråk för import och export av gods och turistflöden mellan Norge och Sverige genom gränsöverskridande nät av väg, järnväg och flyg mellan Östersund /Åre och Trondheim. Stråken ger också kopplingar mot kontinenten och Östersjön via hamnarna i Sundsvall och Trondheim.

Planförslaget

Prioriteringar

Sammanfattningsvis ställer sig Länsstyrelsen bakom de prioriteringar i planförslaget som syftar till att vidmakthålla det befintliga nätet, utveckla de delar av vägnätet där det inte finns andra alternativ, satsningar på järnvägsnätet samt åtgärder för ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan.

Det är positivt att lågtrafikverkade vägar som är viktiga för landsbygden (vägtyp 5) ska prioriteras under planperioden och att detta, tillsammans med bärighetssatsningen, kan bidra till att hålla framkomligheten och robustheten på en acceptabel nivå för stora delar av vägnätet. Den satsning som nämns i planen, och som prioriterar vidmakthållande av vägar som är viktiga för besöksindustrin, är också av vikt eftersom just besöksindustri utgör en betydande del av länets näringsliv.

Länsstyrelsen ser dock med oro på att fördelningen i planen innebär att vidmakthållandet av det lågtrafikerade vägnätet inte kan motsvara det behov som finns, vilket kommer att leda till en ytterligare försämrad standard under planperioden. Jämtlands län har en stor geografisk yta med gles befolkningsstruktur och därav en hög andel lågtrafikerade vägar. En ytterligare försämrad standard, med störningar och temporära restriktioner som följd, för dessa vägtyper får därför negativa konsekvenser för en betydande andel av länets befolkning. Det handlar inte bara om hinder i utvecklingen av länets näringsliv, utan om en ytterligare försämrad tillgänglighet för länets invånare till exempelvis nödvändig vård och annan samhällsservice. Länsstyrelsen har ur det perspektivet svårt att se hur planen utgår från regeringens direktiv *att ta hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. samt särskilt beakta behovet av att underhålla vägar i det perifera vägnätet.*

Vidare anser Länsstyrelsen att Trafikverkets slutsatser kring stadsmiljöavtalen är otydliga. Av planförslag och miljöbedömning framstår det som att stadsmiljöavtalen är en av få konkreta delar som bidrar till ökad transporteffektivitet och minskad klimatpåverkan. Trots detta minskas anslagen för stadsmiljöavtalen betydligt jämfört med föregående plan. Av regeringens direktiv framgår att det är angeläget att stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städerna. Länsstyrelsen kan inte utläsa att detta gjorts i förslaget till nationell plan.

Åtgärder och brister

Utifrån Trafikverkets geografiska bristanalys inför föregående planrevidering (Trafikverket 2020:271) kan Länsstyrelsen konstatera att länets samtliga större infrastrukturstråk dras med omfattande eller betydande säkerhetsbrister och inom vissa delar kapacitetsbrister.

Konsekvenser av detta är bland annat sänkta hastigheter på Europavägarna (från 100-80 km/h), stort antal vilt- och trafikolyckor, samt outnyttjad potential kopplat till järnvägstransporter av såväl gods- som persontrafik. Länsstyrelsen bedömer sammantaget att de åtgärder som återfinns i förslag till nationell plan 2022-2033 ger ett förhållandevis litet bidrag till den problembilden.

Länsstyrelsen ser dock positivt på satsningarna för gång- och cykelåtgärder längs med vägarnas sträckningar genom tätorter, detta ger ökad trafiksäkerhet och ökade möjligheter för tätorternas invånare att välja andra färdmedel än bilen vid kortare resor.

Det är välkommet med fortsatta planer på kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder för Mittbanan mellan Ånge och Östersund. Åtgärderna ger förkortade restider mellan länet och Sundsvall och i förlängningen delvis till Stockholm, samt bidrar till robusthet i transporter av gods i öst-västlig riktning genom länet, vilket också kan ge ökade möjligheter till förflyttningar från väg till järnväg. Länsstyrelsen anser dock att det fortsatt finns ett stort behov av sedan tidigare utredda trimningsåtgärder på Mittbanan Östersund – Storlien. I detta avseende bör det i prioriteringen också läggas större vikt vid den elektrifiering av Meråkerbanan som är på gång.

Länsstyrelsen konstaterar att nydragning av E45 mellan Rengsjön-Älvros ligger kvar från föregående plan samt välkomnar planerade åtgärder för viltstängsel längs sträckor av väg E45. E45 är, med förbehåll för Inlandsbanan, det enskilt viktigaste stråket i nord-sydlig riktning i länet, och därtill en viktig nod för arbetspendling in och ut från Östersund. Vägen har dock fortsatt, enligt Trafikverkets underlag till föregående planrevidering (Trafikverket 2020:271), betydande säkerhetsbrister på flera sträckningar genom länet, och det är därför angeläget att fortsatt prioritera åtgärder för vägen.

Länsstyrelsen välkomnar också trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av viltstängsel längs E14 och ser positivt på att åtgärder mellan Lockne-Optand prioriterats som förslag vid förhöjd medelstillestånd med 10%. Vägen kompletterar Mittbanan i det öst-västliga stråket genom länet, med betydande andelar av både gods- och persontrafik. Även E14 har dock fortsatt betydande kapacitets- och säkerhetsbrister, varför det är angeläget att fortsatt prioritera åtgärder för vägen.

Länsstyrelsen välkomnar vidare de stora investeringarna för järnväg i Norrbotten och Västerbotten, vilket i förlängningen kan ge positiva mereffekter även för Jämtlands del. De kapacitetshöjande åtgärder som föreslås mellan Gävle och Stockholm är också viktiga för länet då de kan antas bidra till förkortad restid med tåg mellan Åre-Östersund och Stockholm. Vidare ställer sig Länsstyrelsen bakom länets gemensamma prioritering om 4 timmar med tåg Stockholm-Östersund via det så kallade Atlantstråket, och hade därför gärna sett att

ytterligare åtgärder för Norra stambanan prioriterades i planen. Det gäller framförallt de åtgärder som framgår av Trafikverkets stråkstudie för Atlantstråket (Utredning Atlantstråket, Trafikverket 2021), - dubbelspår Ockelbo-Mo grindar samt Kilafors-Holmsveden, tidigare nämnda trimningsåtgärder Östersund-Storlien samt linjerätning Östersund-Bräcke och linjerätning Bollnäs-Ljusdal.

Av Trafikverkets utredning kring Inlandsbanans framtida funktion (Trafikverket 2021:091) framgår att Inlandsbanan är en del av det svenska järnvägssystemet samt att banan har betydelse ur en rad olika funktioner, men att större åtgärder för banan inte är samhällsekonomiskt lönsamma. Länsstyrelsen vill ändå framhålla vikten av Inlandsbanans funktion för gods- och persontransporter ur såväl länsperspektiv som nationellt perspektiv.

Det regionala nätet

De nationella stråken i länet är glesa i förhållande till den geografiska ytan, varför det regionala nätet är av extra stor betydelse för tillgänglighet, transporter och mobilitet i länet. Länsstyrelsen ställer sig därför bakom region Jämtland och Härjedalens slutsats i förslag till regional transportplan att de tilldelade medlen till den regionala planen inte i närheten motsvarar det behov som finns för upprätthållande och utveckling av länets infrastruktur.

Samhällsskydd och beredskap

Länsstyrelsen vill understryka att då länet pekats ut som ett viktigt militärstrategiskt område i Förvarsutredningens slutbetänkande kommer behovet av en robust infrastruktur att öka. Detta gäller så väl bärighet på vägar som att undanröja passagehinder i form av viadukter och broar med som är för smala eller för låga. Länsstyrelsen anser att väg E14 även bör beaktas som viktigt ur ett totalförsvarsperspektiv, inte endast ur ett näringslivsperspektiv. Planering för ombyggnation bör även beakta bärighet på vägar och undanröjning av broar som är för smala eller för låga. Länsstyrelsen vill också påtala att samtliga koncentreringsvägar bör beaktas utifrån upprustningen av Totalförsvaret. Vidare anser Länsstyrelsen att Trafikverkets inriktning att inte beakta Försvarmaktens enskilda behov inte är enhetlig med totalförsvarets expansiva återuppbyggnadsfas.

Natur- och kulturmiljövården

Länsstyrelsen ser med oro på Trafikverkets slutsats att brist på medel i vidmakthållandet av vägar leder till negativa konsekvenser för de natur- och kulturmiljövården som finns vid och omkring det statliga vägnätet. I Jämtlands län finns en förhållandevis hög andel artrika vägkanter och, liksom i övriga delar av landet, är förekomsten av invasiva arter en växande problematik. Trafikverkets arbete med

bekämpning av dessa är en viktig del av det nationella arbetet mot invasiva arter.

Klimat

Länsstyrelsen anser att Trafikverket hade kunnat ta ett större krafttag kring den omställning som är nödvändig för att uppfylla regeringens direktiv om att klimatmålen ska vara en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Sett till att planen fördelar närmare 800 miljarder kronor inom den statliga transportinfrastrukturen är det anmärkningsvärt att t.ex. den totala minskningen av utsläppen från vägtrafiken av namngivna investeringar blir 0,1 procent till år 2040. För att nå utsläppsmålet för inrikes transporter behöver utsläppen minska med minst 8 % per år enligt regeringens klimatpolitiska råd. Även inom ett län som Jämtland, som är förhållandevis beroende av väg för person- och godstransporter, skulle det kunna finnas goda möjligheter för omflyttningar och ökad transporteffektivitet som verkar positivt för klimatmålen, men Länsstyrelsen har svårt att se tillräckliga åtgärder i planen som går mot det hållet. I andra delar av Sverige, där det finns ännu större möjligheter till omfördelning av gods- och persontransporter från t.ex. väg till järnväg, torde ett sådant arbete drivas i ännu högre utsträckning.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Marita Ljung med samhällsplanerare Frida Säwe som föredragande. I den slutliga handläggningen deltog även länsråd Susanna Löfgren.

Marita Ljung

Frida Säwe

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför underskrifter.