



Nils Lagerkvist
Miljö- och samhällsbyggnadsavd.
Telefon 010-22 36 312
nils.lagerkvist@lansstyrelsen.se

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

Remiss gällande förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Länsstyrelsen har fått rubricerad remiss från Trafikverket. Synpunkter ska lämnas till Näringsdepartementet senast den 30 november 2017.

Sammanfattning och Länsstyrelsens förslag

Länsstyrelsen välkomnar planens ökade satsning på järnväg, kollektivtrafik och förbättring av befintlig infrastruktur, men bedömer att planen inte i tillräcklig utsträckning styr mot ett hållbart samhälle. Bristerna gäller i första hand *klimatomställning*. Länsstyrelsen anser även att planen kan utvecklas vad gäller *ökat bostadsbyggande* samt hur *miljöbedömningen* integrerats i planen.

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att takten i utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen behöver öka. För Jönköpings län är det viktigt att höghastighetsjärnvägen byggs sammanhängande och inom en tidsperiod där banan kan bidra till att uppnå klimatmålen för år 2030 och 2040. Länsstyrelsen ser fördelar med ett ballastfritt spår då det ger förutsättningar för mindre barriäreffekter och påverkan på landskapet.

Vad gäller prioriteringen mellan sträckorna Jönköping-Borås respektive Jönköping-Hässleholm förordar Länsstyrelsen den förstnämnda eftersom den mest kommer att bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft i regionen.

Länsstyrelsen välkomnar planens satsningar på elektrifiering och upprustning av befintlig järnväg i Jönköpings län. Avsatta medel är dock inte tillräckliga för att stimulera en omställning i enlighet med målsättningarna för *klimatomställning* och *ökad andel kollektivtrafik* under planperioden. Länsstyrelsen anser att det skulle vara mycket positivt om de åtgärder som planeras i Trafikverkets alternativ vid anslagsökning med 10 procent genomförs, exempelvis trestegsstationen vid Forserum och elektrifiering av tågbanan mellan Nässjö-Eksjö.

För vissa riksvägar i länet behöver ombyggnation för ökad säkerhet fortsätta och påskyndas. Länsstyrelsen anser att samfinansiering (nationella och regionala medel) bör övervägas för de nationellt betydelsefulla vägar i länet som i nuläget saknar mittseparering. Detta gäller exempelvis riksväg 27, 30, 31 och 32.



Länsstyrelsen vill framhålla åtgärder för *bullerreducering i befintlig infrastruktur* för bättre utnyttjande av befintlig bebyggelse och möjlighet till förtätning. Länsstyrelsen anser att ett alternativ med syfte att minska trafikmängden och störningen ska utredas som alternativ till nya körfält på E4 genom Jönköping.

Länsstyrelsen anser att medelstillelningen per trafikslag bör tydliggöras i planen i den mån det kan anges.

Det finns en stor potential för att öka resandet med cykel i Jönköpings län under förutsättning att såväl stora som små kommuner kan ta del av de medel som avsätts för cykelåtgärder.

Länsstyrelsen anser inte att miljöbedömningen är tillräckligt integrerad i planförslaget. Miljöbedömning skulle kunna utvecklas med alternativ där klimatmålen 2030 och 2040 uppfylls samt hur detta ska kunna följas upp på ett tydligt sätt. Möjligheten till uppföljning behöver förbättras främst vad gäller fyrstegsprincipen samt utsläppen av klimatgaser på regional nivå och uppdelat per trafikslag.

Länsstyrelsens bedömning av planen

ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER

Länsstyrelsens uppfattning är att Trafikverkets förslag till nationell transportplan ligger i linje med de principer och utgångspunkter som anges i regeringens direktiv. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets formulering att *en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle samt att tillgängligheten måste utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle.*

I regeringens direktiv till Trafikverket pekas sex samhällsutmaningar ut:

- ställa om till ett av världens första fossilfria välfärdsländer (klimatomställning)
- investera för ett ökat bostadsbyggande
- förbättra förutsättningarna för näringslivet
- förstärka sysselsättningen i hela landet
- ta höjd för och nyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- skapa ett inkluderande samhälle.

De brister i planen som Länsstyrelsen har uppmärksammat gäller i första hand *klimatomställning* men även *ökat bostadsbyggande*.



Planen innehåller förslag till ekonomiska ramar vad gäller vidmakthållande och utveckling av transportsystemet. Vad gäller vidmakthållande framgår hur mycket medel som satsas på väg respektive järnväg. Länsstyrelsen anser att det vore bra om även den totala medelstilldelningen per trafikslag framgår av planen, i den mån det kan anges.

MILJÖBEDÖMNING

Syftet med miljöbedömningen är, enligt miljöbalken, att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Enligt miljöbalken ska planen bland annat innehålla rimliga alternativ utifrån planens syfte. Klimatomställning anges som en prioriterad utmaning i direktivet. Länsstyrelsen hade därför velat se att planen också innehållit alternativ som visar scenarion där transportsystemet ställt om i en omfattning som motsvarar klimatmålen för 2030 och 2040.

Länsstyrelsen anser även att miljöbedömningen kan utvecklas vad gäller åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av klimatutsläppen från transportsektorn. Detta med syfte att redan de närmsta åren kunna följa upp i vilken mån olika delar i planen styr mot klimatmålen.

Snabbare och säkrare vägar kan, rätt utformade, bidra till både funktionsmål och hänsynsmål. Samtidigt leder förbättrad framkomlighet till ökad vägtrafik vilket gör det svårare att uppnå klimatmålen. Utifrån Trafikverkets samlade effektbedömning är den samhällsekonomiska nyttan (mätt som netonuvärdeskvot, NNK) generellt sett är större för åtgärder på vägar jämfört med järnvägssatsningar. Länsstyrelsen uppfattning är att de samhällsekonomiska beräkningarna kan behöva utvecklas för att på ett bättre sätt beakta långsiktig hållbarhet och den ökade trafik som investeringarna ofta leder till.

MINSKAD KLIMATPÅVERKAN

Länsstyrelsens uppfattning är att planen inte bidrar till att ställa om till ett fossilfritt transportsystem i tillräcklig omfattning för att nå våra nationella klimatmål. Planen bidrar heller inte till Jönköpings läns regionala mål om att bli ett *plusenergilän* eller det internationella Parisavtalet, om att sträva mot en begränsning av temperaturökningen till 1,5 grader.

Regeringens mål är att utsläppen från inrikes transporter utom inrikes flyg ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Trafikverket anger att vägtrafiken skulle behöva minska med minst 12 procent under planperioden för att i tillräcklig utsträckning styra mot klimatmålen.



Enligt Trafikverkets samlade effektbedömning förutspås vägtrafiken årligen öka med 1 procent för persontrafik och 1,8 procent för gods mellan 2012 och 2040.

Länsstyrelsen anser att planen i större utsträckning behöver styra i en riktning där den fossildrivna väg och flygtrafiken minskar i stället för att öka. Det handlar bland annat om att minska behovet av transporter, nya sätt att transportera sig och utveckling av hållbara transportmetoder. Ett exempel är att stimulera utbyggnaden av laddningsnätverket för elfordon. Även andra styrmedel utanför transportplanen behövs för att skapa förutsättningar för en fossilfri väg- och flygtrafik.

UPPFÖLJNING

För att förbättra möjligheten att följa upp och bedöma planens effekt på klimatpåverkan behöver miljöbedömningen kompletteras med uppgifter om storleken på utsläppen av växthusgaser från trafiken på regional, och om möjligt även kommunal, nivå. Statistiken bör redovisas årligen och uppdelat per transportslag.

Länsstyrelsen ser även ett behov av att på ett tydligare sätt kunna följa upp hur fyrstegsprincipen har tillämpats för de olika åtgärdsförslagen.

JÄRNVÄG

Länsstyrelsen ser positivt på planens ökade satsningar på järnväg. En utbyggnad av stamjärnvägsnätet tillsammans med elektrifiering och upprustning av befintliga järnvägar utgör en grundförutsättning för att uppnå ett hållbart transportsystem. Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att avsatta medel för järnväg i Jönköpings län inte är tillräckliga för att stimulera en stor överflyttning av trafik från vägar till tåg inom planperioden 2018-2029.

Den omfattande överflyttning av transporter till järnväg som behövs för att uppnå nationella och regionala klimatmål kommer att kunna ske först efter att höghastighetsjärnvägen byggts och övriga regionala tågbanor i regionen rustats upp och elektrifierats.

Av Trafikverkets underlag framgår att det finns stora brister i järnvägsnätet i alla riktningar från Jönköping. Trots det innebär föreslagen plan en mycket liten förbättring för Jönköpings län. De stora satsningar som nämns i planen kommer dessutom att genomföras i mycket långsam takt. Om höghastighetsjärnvägen inte kan byggas ut inom en tid där den får effekt för uppfyllande av klimatmålen för 2030 och 2040 är Länsstyrelsens bedömning att en



kraftfull satsning på befintlig järnväg är nödvändig för att styra utvecklingen i riktning mot ett hållbart transportsystem.

Länsstyrelsen är positiv till att ökade medel och en större andel av budgeten tillförs drift och underhåll, speciellt med tanke på de behov som finns för att upprätthålla en god standard på befintlig infrastruktur, inte minst i Jönköpings län.

Länsstyrelsen anser att det skulle vara mycket positivt om de åtgärder som planeras i Trafikverkets alternativ vid anslagsökning med 10 procent genomförs, exempelvis elektrifiering av tågbanan mellan Nässjö-Eksjö och trestegsstationen vid Forserum. Dessa åtgärder förstärker de positiva effekterna av planerade satsningar på höghastighetståg och elektrifiering i regionen.

UTBYGGNADSSTRATEGI FÖR NYA STAMBANOR

Länsstyrelsen ser den planerade höghastighetsjärnvägen som en avgörande faktor för tågets möjlighet att konkurrera med inrikes flyg- och bilresor samt för frigörande av kapacitet för spårbundna godstransporter.

Trafikverket föreslår att höghastighetsjärnvägen dimensioneras för 250 km/h och med ballasterat spår. Trafikverket föreslår även att finansieringen ökas, exempelvis genom lån i stället för anslagsfinansiering, för att påskynda takten i utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen. Som motivering anges bland annat att tekniken kan hinna bli föråldrad och att de positiva effekterna av höghastighetsjärnvägen inte kan nyttjas fullt ut förrän man har långa sammanhängande sträckor med höghastighetsjärnväg.

Länsstyrelsen instämmer i att takten i utbyggnaden av höghastighetsjärnväg behöver öka. Länsstyrelsen konstaterar dock att en ballastfri bana kan ge bättre möjlighet att undvika stora barriäreffekter och påverkan på landskapet.

De negativa konsekvenserna av en lång tidplan blir även tydlig på regional nivå i Jönköpings län. Utan höghastighetsjärnväg minskar förutsättningarna för en utvidgad arbetsmarknadsregion, minskade pendlingstider och möjligheten att flytta över transporter av människor och gods från flyg- och vägtrafik till järnväg.

Av Trafikverkets förslag framgår att byggstart för de sträckor av höghastighetsjärnvägen som berör Jönköpings län (Linköping-Aneby; Aneby- Jönköping; Jönköping-Borås samt Jönköping- Hässleholm) kommer att ske någon



gång efter programperioden 2018-2029. En så lång tidplan gör det svårt att se hur höghastighetsjärnvägen ska kunna bidra till regeringens prioriterade utmaningar, speciellt avseende *omställningen till ett av världens första fossilfria värfärdsländer*.

Angående prioriteringen mellan Jönköping-Borås respektive Jönköping-Hässleholm vill Länsstyrelsen framhålla den stora potential för ökat resande mellan Jönköping och Göteborg som finns samt den ökade möjlighet för tåget att konkurrera med bilen mellan Jönköping-Borås. Alternativet Jönköping-Borås skulle därmed ha större potential för att flytta över resande från väg till järnväg, åtminstone vad gäller till och från Jönköpings län.

ELEKTRIFIERING OCH UPPRUSTNING AV BEFINTLIG JÄRNVÄG

I den nationella planen ingår satsningar på elektrifiering av det så kallade Y:et (järnvägen mellan Halmstad-Värnamo-Vaggeryd-Nässjö/Jönköping) samt upprustning av *Jönköpingsbanan* (Falköping-Nässjö).

Länsstyrelsen anser att de satsningar som Trafikverket föreslår avseende modernisering av vissa befintliga järnvägar är nödvändiga men otillräckliga. Elektrifiering av de järnvägsbanor som i nuläget trafikeras med diesellok är en förutsättning för att övriga åtgärder för överflyttning av transporter av personer och gods till järnväg ska kunna få fullt genomslag.

VÄGAR

Jönköpings län har en stor mängd godstransporter på väg. Enligt transportplanen beräknas godstransporterna nationellt sett att öka med 74 procent till år 2040. Föreslagna åtgärder ger bara en begränsad möjlighet till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg under planperioden.

Länsstyrelsen anser att ett alternativ med syfte att minska trafikmängden och störningen ska utredas som alternativ till nya körfält på E4 genom Jönköping. Ett sådant alternativ bör innehålla en kraftfull satsning på bullerreducerande åtgärder, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

I Jönköpings län finns många mindre tätorter (5 000 - 25 000 invånare). För att behålla attraktionskraften i de mindre kommunerna och på landsbygden är det viktigt att pendlings tiderna inte ökar i regionen.

Jönköpings län genomkorsas av ett antal vägar som är betydelsefulla både ur nationellt och regionalt perspektiv. Det gäller genomfart längs de nationella vägarna (E4, riksväg 26, 40) men även vägar som inte ingår i den nationella planen, bland annat riksväg 27, 30, 31 och 32.



Den planerade ändring av hastighetsgränser till jämna tiotal innebär att hastigheten kommer att sänkas från 90 till 80 km/h på vissa viktiga genomfarts- och pendlingssträckor genom länet. Försämrade förutsättningar för pendling från landsbygd in till tätorterna minskar möjligheten att bo och verka på landsbygden. Detta gör det ännu mer angeläget att se över möjligheten till ombyggnation (mötesseparering mm) som möjliggör en högre hastighetsbegränsning längs de nationellt betydelsefulla stråk som går genom länet, exempelvis riksväg 27, 30, 31 och 32. Länsstyrelsen anser att möjligheten till samfinansiering (nationella och regionala medel) bör övervägas för detta ändamål.

CYKLING

Jönköpings län utgör nationellt sett en knutpunkt för infrastruktur. Regionen är som tidigare nämnts även gles med långa transportavstånd mellan tätorterna jämfört med vissa andra delar av södra Sverige. Cykelnätverket mellan tätorterna är mycket sparsamt utbyggt i regionen.

De investeringar som föreslås för att främja cykling är positiva men utgör fortfarande en mycket liten andel av totala investeringar. Dessutom är satsningarna till stor del koncentrerade till storstadsområden. Vid en prioritering inom anslaget kommer många kommuner att ha väldigt liten möjlighet att få del av satsningarna på cykelvägar. Jönköpings län har flera mindre kommuner med glesa strukturer, där mindre åtgärder, exempelvis i bytestpunkter, skulle kunna ge ett stort mervärde för resan från dörr-till-dörr. Länsstyrelsen vill därför påtala betydelsen av att såväl stora som små kommuner ska kunna ta del av de medel som avsätts för cykelåtgärder.

INFRASTRUKTUR OCH ÖKAT BOSTADSBYGGANDE

I regeringens direktiv anges att den nationella planen ska ge förutsättningar för att möta behovet av ett ökat bostadsbyggande. Enligt Trafikverket är det huvudsakligen tre typer av åtgärder avseende infrastrukturen som ger effekter på bostadsbyggandet, nämligen att:

- Öka tillgängligheten och därmed förstora arbetsmarknadsregionen
- Minska infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög, till exempel flytta vägar och järnvägar så att byggbar mark tillgängliggörs
- Skapa förutsättningar för mer effektiva transporter i tätorter, till exempel överflyttning av trafik till mer yteffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykling



Länsstyrelsen förordar en högre exploatering i bebyggda områden (förtätning) framför en utglesning av bostäder och arbetsplatser i länet. För att möjliggöra detta krävs en bredare syn på infrastrukturens koppling till stadsbyggnad än det som redovisas i planen.

Länsstyrelsen medverkar gärna till ett ökat samarbete i tidiga planeringsskedet med syfte att skapa hållbara bebyggelsestrukturer som ökar möjligheten till konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Länsstyrelsen vill komplettera den andra typen av åtgärd i punktlistan ovan (minska infrastrukturens påverkan) till att också omfatta bullerreducering, nedsänkning av vägar och andra skyddsåtgärder utöver bara en flytt av infrastruktur. Att flytta infrastruktur är en tidkrävande process och kräver att ny mark tas i anspråk och riskerar att bidra till utglesning av staden. Att minska infrastrukturens omgivningspåverkan på plats ger en snabbare effekt på bostadsbyggandet och möjliggör förtätning. Åtgärderna kan tillsammans med en ökad andel kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ge goda effekter för boendemiljöer i tätorterna.

Länsstyrelsen anser att bullerreducerande åtgärder tillsammans med en stark satsning på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik bör utredas som alternativ till nya körfält på E4 genom Jönköping.

Länsstyrelsen vill påminna Trafikverket om möjligheten att nyttja Länsstyrelsens kompetens avseende bostadsmarknaden i planeringen av infrastruktur. Samtliga Länsstyrelser har årligen i uppdrag att göra en regional bedömning av kommunernas behov av bostäder. I uppdraget ingår också att granska kommunernas planeringsmässiga förutsättningar för att förverkliga de bostäder som behövs samt att redovisa vad som tidigare har byggts i länets kommuner.

VATTEN

Åtgärdsarbetet för skydd av vatten behöver öka. I Jönköpings län finns flera så kallade konfliktsträckor mellan vattenförekomster och väg, exempelvis vid Eksjö och Smålandsstenar. Det är viktigt att vattenförekomster utpekade som dricksvattenförekomster eller med höga biologiska värden prioriteras vid miljöåtgärder.

Råvattnet för dricksvatten till flera tätorter i Jönköpings län ligger inom konfliktsträckor och behöver snarast åtgärdas. Det är också viktigt att de goda miljöintentioner som finns i transportplanen genomsyrar hela proces-



sen ner till konkreta planer och byggprojekt. I Jönköpings län finns sedan tidigare flera utförda vattenskyddsåtgärder. Att dessa riskera att inte fungera på grund av bristande underhåll är oroväckande. Länssstyrelsen utgår ifrån att de är funktionella liksom att det finns en dialog mellan Räddningstjänst och Trafikverket kring hur dessa fungerar. Vid nyanläggning av vattenskyddsåtgärder ska bästa möjliga teknik användas. Vidare är det positivt att åtgärdsarbetet för att bygga bort vandringshinder för fisk och andra vattenlevande organismer fortsätter.

I den slutliga beredningen av detta ärende, i vilket vikarierande landshövdingen Anneli Wirtén varit beslutande och miljöskyddshandläggaren Nils Lagerkvist föredragande, har även avdelningschefen Emma Willaredt, enhetscheferna Catarina Kristensson och Nina Elmsjö, samhällsplaneraren Leila Aalto, samordnaren vattenförvaltning Anna Langhelle samt energi- och klimatstrategen Andreas Olsson deltagit.

Anneli Wirtén

Nils Lagerkvist

Kopia

Anneli Wirtén

Miljö- och samhällsbyggnadsavdelningen (Emma Willaredt, Gustav Enander, Leila Aalto) via e-post

Landsbyggsavdelningen (Nina Elmsjö) via e-post

Naturavdelningen (Anna Langhelle, Henrik Gustafsson, Linda Hassel, Anne-Catrin Almér) via e-post

Utvecklingsavdelningen (Catarina Kristensson, Andreas Olsson, Jesper Agrelius) via e-post