



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över remiss om Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Er beteckning: TRV 2023/70321

Sammanfattning

Länsstyrelsen delar synen att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt. Länsstyrelsen delar även slutsatsen att det är positivt ur miljösynpunkt att bibehålla dagens funktionalitet och att återta eftersatt underhåll, eftersom nya intrång undviks och befintliga anläggningars negativa miljöpåverkan i viss mån kan minskas. Länsstyrelsen vill även framhålla att det finns en stor potential i att stärka kommunikationsstråken i Sydvästsverige. Att ta vara på Jönköpings läns strategiska läge är viktigt för god utvecklingskraft i regionen, för att nå målet om nettonollutsläpp av växthusgaser 2045 och för att säkra upp transportvägar till hamnar och andra anslutningspunkter till andra länder.

Utöver detta anser Länsstyrelsen att följande synpunkter särskilt ska beaktas i det fortsatta arbetet:

- Effekten av att kombinera många åtgärder för ett transporteffektivt samhälle kan beaktas ytterligare.
- Bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet behöver anpassas efter miljömålen.
- Elektrifiering av vägtransporter är positivt, men biodrivmedel behövs för minskad klimatpåverkan, ökad beredskap och försörjningstrygghet.
- Systemet för ekonomiskt stöd till enskilda väghållare behöver utvecklas för att möta de behov som idag finns utanför centralorterna.

- En fortsatt utveckling av de statliga investeringsstöden för att kunna etablera laddinfrastruktur där marknadsmässiga förutsättningar är svaga, exempelvis mindre tätorter och landsbygd är viktig.
- Inriktningsunderlaget behöver förhålla sig till behoven som uppkommer till följd av Nato-medlemskap och utvecklingen av värdlandsstödet.
- De brister som nya stambanorna var tänkta att lösa återstår och behöver hanteras.
- Viktigt att prioritera åtgärder för förbättrad luftkvalitet.
- Grundprincipen behöver vara att beslutade åtgärder genomförs.

Synpunkter på förslaget

Viktigt med vidmakthållande av befintlig infrastruktur

Länsstyrelsen stödjer en kraftfull satsning på att vidmakthålla befintlig infrastruktur. Det är en viktig del av föreslagen inriktning. Satsningen underlättar en optimerad användning av den infrastruktur som redan är utbyggd och är därför i linje med en hållbar utveckling. Det framgår av underlaget att behovet av underhåll av befintlig infrastruktur är stort och att det ekonomiska utrymmet kräver hårda prioriteringar. De investeringar som görs behöver stärka kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och helst avlasta befintlig väginfrastruktur.

Det är viktigt att fortsatt verka för ökade godstransporter på järnväg för att avlasta befintlig väginfrastruktur och minska vägtrafikens negativa miljöpåverkan.

Tydlig inriktning utifrån det långsiktiga klimatmålet 2045, men oroväckande att utsläppen bedöms öka i närtid. Ökade utsläpp från transportsektorn på nationell nivå kommer på regional nivå troligtvis återspeglas även för Jönköpings län. I Jönköpings län kommer största andelen av utsläppen från transporter och framför allt från vägtrafik, där persontransporter står för den största delen. Ökade utsläpp kommer innebära att vi inte når våra regionala utsläppsmål och får stora konsekvenser för våra möjligheter

att nå Parisavtalet. Länets koldioxidbudget¹, framtagen i samverkan mellan Länsstyrelsen i Jönköpings län, Klimatrådet i Jönköpings län, Region Jönköpings län och forskare vid Tyndall centre och Uppsala universitet visar på att det behövs en minskningstakt på 14 procentenheter per år för Jönköpings län som geografiskt område. Även Sveriges chanser att nå Parisavtalet försvåras markant om utsläppen ökar i närtid.

Bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet behöver anpassas efter miljömålen

Länsstyrelsen anser att det finns ett behov av att komplettera de samhällsekonomiska beräkningarna med en analys av hur de förhåller sig till miljömålen. Basprognosen som tillämpas visar alltså på en kraftig ökning av biltrafiken, även om målsättningarna kräver en minskning av det totala transportarbetet. Alla åtgärder behöver avvägas i förhållande till miljömålen för att se om de bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle. Till exempel behöver restidsvinster för resor med kollektivtrafik värderas högre än restidsvinster för biltrafik, eftersom snabbare bilresor i vissa relationer kan motverka överflyttning till kollektivtrafik. En bedömning behöver göras av olika åtgärders lönsamhet i förhållande till den helhet som de bidrar till. Den omställning av samhället som krävs för att klara miljömålen kräver också en omställning av arbetsmetoderna i planeringen och hur vi bedömer samhällsekonomisk lönsamhet.

Transporteffektivt samhälle centralt för att öka tillgängligheten och för att nå flera miljömål

Inriktningsunderlaget lyfter behovet av en väl fungerande kollektivtrafik för att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla. Det är en viktig utgångspunkt att människor ska ha lika tillgång till transportsystemet, eftersom tillgänglighet har en stor påverkan på människors vardag och hälsa. Trafikverket har fått ett nytt regeringsuppdrag att driva samverkan för att öka förutsättningarna för aktiva transporter och de ska stödja regioner och kommuner i arbetet. Trafiksäkra, trygga och aktiva transporter bör avspeglade sig i åtgärder.

Inriktningsunderlaget behöver utvecklas så att det också innehåller förslag på hur människors tillgänglighet till kollektivtrafik kan stärkas, särskilt med tanke på att stadsmiljöavtalen ska fasas ut.

¹ <https://www.climatevisualizer.com/jonkopings-lan>

I underlaget framgår att bilresandet beräknas öka med omkring 25 procent till 2040 och fortsatt vara dominerande för personresor. Denna trend återspeglas i Jönköpings län som är starkt bilberoende både idag och troligen även på sikt, om inte styrningen stärks utifrån miljömålen. Länsstyrelsens uppfattning är att kombinationen av olika typer av åtgärder som syftar till minskat transportarbete och överflyttning från bil till gång, cykel och kollektivtrafik ger större effekt än varje åtgärd för sig. Bedömningen av vilken effekt sådana åtgärder ger bör därför ses över. Även övriga positiva effekter som åtgärderna ger behöver beaktas i prioriteringen. Det handlar till exempel om möjligheten att nyttja marken för åtgärder som innebär förbättrad luftkvalitet, förbättrad folkhälsa eftersom fler kan gå och cykla samt gröna klimatanpassningsåtgärder.

Länsstyrelsen ser positivt på flera av de förslag som syftar till att öka tillgängligheten i trafiksystemet, bland annat gällande att nyttja kapaciteten i befintlig infrastruktur mer effektivt, minska trafikstörningar av infrastrukturarbeten och anpassa trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar.

Tillgänglighet på landsbygden

Ifråga om landsbygder riktas mycket fokus på genomfartsleden. För att kunna bo och verka på landsbygder på ett sådant sätt att livskvalitén främjas behöver emellertid även andra vägar på orten synliggöras och åtgärdas – landsbygder och småorters infrastruktur är mer än bara arbetspendling och genomfartsleder.

Jönköpings län har en omfattande landsbygd med en stor mängd enskilda vägar med allmän trafik. Att upprätthålla en god funktion på hela länets vägnät är viktigt för transportsystemets samlade tillgänglighet i ett län med ojämn geografi. Inkluderande av natur- och kulturvärden är viktigt för såväl biologisk mångfald och grön infrastruktur som friluftsliv.

Det är därför väsentligt att befintligt system för ekonomiskt stöd till enskilda väghållare utvecklas för att möta de behov som idag finns utanför centralorterna.

Potentiell konkurrens om ökat elbehov för vägtransporter och industri på sikt

Ett ökat elbehov från transportsektorn kan innebära ökade svårigheter för andra omställningar inom exempelvis industrin. I underlaget framgår att utbyggnad av kapacitet i elnät och industrins förmåga till

omställning är avgörande för elektrifiering av vägtransportsystemet. I Jönköpings län är effektproblematiken som störst längst med E4:an och riksväg 40, vilket riskerar leda till att utvecklingen av utökad laddinfrastruktur och tankstationer för vätgas inte går i den takt som krävs för att uppnå målen och den takt som antas i scenarierna för elektrifiering av vägtransporter.

På sikt ser Länsstyrelsen en möjlig konkurrens mellan elektrifiering av vägtransporter, järnväg och behovet av ökad elektrifiering av både befintlig industri och nyetableringar. Här behövs styrmedel och samordning för att tillgodose samhällets behov. Nationell och regional energiplanering och ökad samverkan mellan statliga aktörer, exempelvis Länsstyrelsen, Energimyndigheten, Svenska kraftnät och Trafikverket kommer bli allt viktigare för att hantera detta. Inriktningsunderlaget är ett viktigt underlag att förhålla sig till i uppdraget om regional energiplanering.

Laddinfrastrukturen är ojämnt utbyggd och marknadsmässiga förutsättningar är svaga, särskilt i landsbygd och mindre tätorter

I underlaget framgår att utvecklingen inom elektrifiering styrs av teknikutveckling och styrmedel för både fordon och laddinfrastruktur samt kapacitet i elnäten. För att kunna bidra till ökad elektrifiering krävs utbyggnad av privat och publik laddinfrastruktur, där privat laddning (hemmaladdning) är centralt och bedöms stå för majoriteten av laddning av fordon både i närtid och till 2045. I det sammanhanget har länsstyrelsen 2024 ett uppdrag om att vidta åtgärder för att främja hemmaladdning vid flerfamiljshus.

Den publika laddinfrastrukturen ska ses som ett komplement till privat laddning och ge förutsättningar för ökad elektrifiering, särskilt för genomresor och längst med stora stråk. I Jönköpings län är den publika laddinfrastrukturen ojämnt utbyggd, med stora skillnader mellan och inom de större tätorterna och längst med de största stråken. Flera av länets kommuner ligger under rikssnittet för publik laddinfrastruktur per 10 000 invånare och det finns ännu inte snabbladdning i alla länets kommuner och längst med de största stråken. Eftersom Jönköpings län är starkt bilberoende och till stora delar består av landsbygd och mindre tätorter är utvecklingen inom laddinfrastruktur centralt för att nå utsläppsmålen för transportsektorn som Trafikverket planerar för.

I inriktningsunderlaget framgår att etablering främst ska ske på marknadsmässiga grunder, med komplement av statliga investeringsstöd där förutsättningar saknas.

En fortsatt utveckling av de statliga investeringsstöden för att kunna etablera laddinfrastruktur där marknadsmässiga förutsättningar är svaga, exempelvis mindre tätorter och landsbygd, är viktig. I detta sammanhang är det viktigt att genomföra de förslag på åtgärder i handlingsprogram för laddinfrastruktur och vätgas som Trafikverket tog fram tillsammans med Energimyndigheten 2023.

Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket arbetar vidare med nollvisionen och att ett brett anslag med åtgärder på olika nivåer föreslås för att nå målen.

Inriktningsunderlaget lyfter att det finns stora möjligheter att mittseparera en större del av vägnätet för att öka trafiksäkerheten. Länsstyrelsen ställer sig undrande till förslaget att tydliggöra i direktiv att länsplaneupprättarna ska lägga särskilt fokus på mittseparering som trafiksäkerhetsåtgärd. Genom att så tydligt peka på en specifik åtgärd i alla län kringgås fyrstegsprincipen. Mittseparering är en kostsam åtgärd som gynnar snabb vägtrafik, motverkar flera andra mål och riskerar att tränga undan andra åtgärder när resurserna är begränsade och medel öronmärks för en specifik åtgärd. Länsplaneupprättarna bör ha mandat att utifrån de lokala förutsättningarna analysera och bedöma hur de trafikpolitiska målen bäst kan nås utifrån tilldelade medel.

Civil beredskap och NATO

Med anledning av att Sverige har blivit fullvärdiga medlemmar i Nato har vi en förpliktelse att tillhandahålla värdlandsstöd, det vill säga att kunna ta emot internationella trupper och fordon. Detta innebär att vår infrastruktur kan behöva anpassas utifrån internationella standarder och krav. De krav som Nato ställer är nu kända och Trafikverket behöver därför tydligare redovisa de åtgärder som behöver vidtas utifrån denna kontext.

Trafikverket bör utifrån sitt sektorsansvar, se över vilka åtgärder som redan idag kan vidtas för att bidra till ett stärkande av det civila försvaret.

Potential i att stärka kommunikationsstråken i sydvästra Sverige

Jönköpings läns geografiskt strategiska läge har genom historien skapat förutsättningar för möten och handel och därmed förekommer mycket transporter inom och genom länet. Att ta vara på länets strategiska läge är viktigt för god utvecklingskraft i regionen, för att nå målet om nettonollutsläpp av växthusgaser 2045 och för att säkra upp transportvägar till hamnar och andra anslutningspunkter till andra länder. Enligt Länsstyrelsens uppfattning finns det en stor potential i att ytterligare stärka kommunikationsstråken, primärt tågbanorna, mellan Jönköpings län och de angränsande länen västerut. Jönköpings län har goda möjligheter att i ökad utsträckning ta del av och bidra till utvecklingen i västra Sverige, huvudsakligen Västra Götalands- och Göteborgsregionerna, men för detta krävs stabila, snabba och säkra kommunikationer för såväl gods som för människor. Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att sträckan Göteborg-Borås-Jönköping och sträckan Göteborg- Borås-Värnamo är viktiga stråk som behöver prioriteras och utvecklas. Även flygtransporter är en viktig del i sydvästsveriges utveckling och närheten till Landvetter flygplats kan stärkas ytterligare.

Jönköpings län har en direkt koppling till Västra Götaland och Göteborgs hamn. Båramoterminalen i Skillingaryd är en så kallad torrhamn till Skandiahammen i Göteborg. Båramoterminalen är en av Sveriges största inlandsnoder med järnväg till och från Göteborgs hamn. Terminalens kapacitet är stor och kan avlasta tyngre godstransporter på väg. Sedan december 2020 ingår Båramo kombiterminal i EU:s järnvägsgodskorridor ScanMed som sträcker sig från Oslo/Stockholm till Palermo genom Europa. Detta innebär stora utvecklingsmöjligheter för hållbara transporter och en nytta för hela regionen genom ökad godshantering på terminalen. Att utveckla länets infrastruktur så att den stödjer elektrifiering av godstransporter är därför ett viktigt inslag i omställningen till ett fossilfritt län och gynnar utvecklingen i Sydvästsverige.

Likaså finns det stora vinningar i att öka möjligheterna att arbetspendla mellan Jönköpings län och Västra Götalands län och därigenom stärka regionen ur arbetsmarknads- och näringslivsperspektiv. Avståndet mellan Göteborg, Sveriges tredje största stad, och Jönköping, Sveriges nionde största stad, är så pass kort att bättre pendlingsmöjligheter skulle vidga det område inom vilket människor har möjlighet att arbeta och företag har möjlighet att attrahera kompetens. Det finns även vinningar i att tydligare koppla

ihop Jönköpings län med Västra Götalands län för att skapa ett kluster för FOU och utbildning med kopplingar till Chalmers, Göteborgs universitet, Högskolan i Borås och Jönköping University. Länsstyrelsen ser därför ett behov av att fortsätta bygga ut järnvägen från Borås till Jönköping.

Ur ett strategiskt perspektiv ser Länsstyrelsen viktiga kopplingar till Hallands län, där Jönköpings läns sydvästra delar har en stark industriutveckling och uppkoppling mot både riksväg 26 och länsväg 153. Dessutom går järnväg HNJ-banan här. Vår koppling till Hallands län är strategiskt viktigt för att säkerställa hållbara transporter på sträckorna Halmstad-Jönköping-Mora och Varberg-Värnamo.

De brister som nya stambanorna var tänkta att lösa återstår och behöver hanteras

Länsstyrelsen ser behov av att hitta nya lösningar på de brister och utmaningar som de nya stambanorna var tänkta att åtgärda då dessa brister och utmaningar kvarstår och behöver hanteras. Kapaciteten på Södra stambanan och Västra stambanan är idag högt utnyttjad. Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget det stora behovet av underhållsinsatser i både väg- och järnvägsnätet, samtidigt som det finns många angelägna påbörjade investeringar som behöver färdigställas. Den pågående trafikökningen på de befintliga stambanorna när det gäller både gods- och persontransporter visar att det kommer att krävas investeringar även bortom denna planeringsomgång, där utredningsarbetet behöver påbörjas omgående för att säkerställa effektiv framdrift. Det är därför angeläget att infrastrukturplaneringen tar höjd för att både möjliggöra för nödvändigt underhåll och att utreda och förbereda lösningar på de problem som väntar därefter.

Elektrifiering av vägtransporter är positivt men biodrivmedel behövs för minskad klimatpåverkan, ökad beredskap och försörjningstrygghet

I underlaget framgår att en snabb elektrifiering av vägtrafiken väntas och beskrivs som den långsiktigt viktigaste inriktningen för att minska växthusgasutsläppen för att bidra till det långsiktiga klimatmålet till 2045, men att biodrivmedel har en roll att fylla främst genom reduktionsplikten. Länsstyrelsen delar Trafikverkets slutsats att det krävs en högre andel biodrivmedel för att nå klimatmålet till 2030.

Utöver att bidra till utsläppsminskning är det viktigt att ha en bred palett av rena biodrivmedel för en ökad beredskap och försörjningstrygghet och inte enbart använda biodrivmedel för inblandning genom reduktionsplikten. I Jönköpings län har utvecklingen varit stark inom fordonsgas (biogas för vägtransporter), där man etablerat flera tankstationer för både persontransporter och godstransporter i flera orter och längst med stora godsstråk, ofta med statliga investeringsstöd. Det är viktigt att fortsatt stimulera utvecklingen av fordonsgas (eventuellt främst inom tunga transporter) där flytande fordonsgas ger lång räckvidd och är ett kostnadseffektivt drivmedel. Fordonsgasens fördel är att vi kan tillverka den själv med substrat som uppstår i Sverige. I Jönköpings län har vi flera produktionsanläggningar för fordonsgas. En bred palett av biodrivmedel bidrar till ökad beredskap och ökad försörjningstrygghet och medverkar till utsläppsminskningar i närtid och på längre sikt.

Viktigt att beakta klimatanpassning av befintlig och ny infrastruktur

Länsstyrelsen ställer sig bakom det som framförs i inriktningsunderlaget gällande klimatanpassning. Det är viktigt att klimatanpassningsåtgärder genomförs för att hantera risker från ett förändrat klimat och detta beaktas i alla skeden, särskilt då klimatanpassningsåtgärder kan bidra till minskade risker och sårbarhet. I många fall kan klimatanpassningsåtgärder i ett tidigt skede vara mindre kostsamma än åtgärder som behöver genomföras när en skada eller påverkan redan har skett. Att beakta klimatanpassning är viktigt även vid vidmakthållande av befintlig infrastruktur. Det är också viktigt att beakta att naturbaserade klimatanpassningsåtgärder i form av uppsamlingsdammar uppströms är tidskrävande att etablera och innebär ett omfattande förankrings- och tillståndsförfarande.

Viktigt med åtgärder för förbättrad luftkvalitet

När det gäller luftkvalitet är det som beskrivs i underlaget att ett oberäkneligt vinterväder och ett nytt luftkvalitetsdirektiv kan leda till fler överskridanden av miljökvalitetsnormerna för luft men någon inriktning som skulle bidra till att minska halterna av partiklar och kvävedioxid föreslås inte. Detta trots de skärpta riktlinjer som WHO kom med 2021 och de svenska studier som visar att landets vägtrafik beräknas orsaka 1400 förtida dödsfall per år². I underlaget

² [Quantification of population exposure to NO2, PM10 and PM2.5, and estimated health impacts 2019 - IVL.se](#)

problematiseras inte heller att utsläppen av slitagepartiklar kan komma att öka eftersom tunga hybrid- och elbilar tillsammans med en ökande trafikmängd kan komma att orsaka högre utsläpp än idag. Skälet till det högre slitaget är att elfordonen är tyngre och har ett högre vridmoment³. Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten skulle bidra till hänsynsmålet och ligger i linje med en planering för en ökad transporteffektivitet som regeringen beskriver i den klimatpolitiska handlingsplanen.

Grundprincipen ska vara att beslutade åtgärder genomförs

Planering för utveckling av den statliga transportinfrastrukturen behöver kännetecknas av stabilitet och förutsägbarhet. För största samhällsnytta krävs att satsningar på olika nivåer kan samordnas. Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget åtgärder för att komma till rätta med kostnadsökningar och beskriver att det kan innebära att projekt som visar sig dyrare eller ges lägre nyttor än förväntat omprövas och även kan avbrytas eller tas ur den nationella planen.

Länsstyrelsen vill betona problematiken med att lyfta ur objekt på grund av lägre nyttor, då detta leder till ökad oförutsebarhet och försvårade planeringsförutsättningar för bland annat kommuner. Kommuner kan i vissa fall ha vidtagit långtgående åtgärder till följd av beslutade objekt och det vore enligt Länsstyrelsens uppfattning olyckligt om sådana objekt kan dras tillbaka. Trafikverkets prognosmodeller och nyttoberäkningar har dessutom sina begränsningar och det kan ifrågasättas om dessa modeller alltid inkluderar tillgänglighetens betydelse för stadsutveckling eller frågor om regional och kommunal utveckling, det vill säga dynamiska och självförstärkande effekter av ökad tillgänglighet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Brittis Benzler med samhällsplanerare Clara Gyllström som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Johan Löwenadler Davidsson, avdelningschef Emma Willaredt, enhetschef Hanna Ekner, enhetschef Catarina Kristensson samt klimat- och energiutvecklare Jesper Agrelius medverkat.

³ [VTI bidrar med kunskap om slitagepartiklar i en antologi - vti.se](https://vti.se)