



li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Trafikverkets beteckning: TRV 2025/37255

Ärendenummer för remissinstanser i ärendet: LI2025/01587

Inledning

Länsstyrelsen lämnar remissvar utifrån våra generella uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag i länet och att främja länets utveckling. Länsstyrelsen vill här särskilt lyfta fram insatser som har betydelse för länets konkurrenskraft, attraktivitet och arbetsmarknad.

Länsstyrelsen ska särskilt verka för att generationsmålet och miljökvalitetsmålen får genomslag i den lokala och regionala samhällsplaneringen och i det regionala tillväxtarbetet.

Länsstyrelsen har inom civilt försvar och beredskap ett regionalt geografiskt områdesansvar, vilket bland annat innebär att vi har ett särskilt ansvar för samordning regionalt.

Övergripande synpunkter

Länsstyrelsen ser positivt på att de ekonomiska ramarna för planen är utökade gentemot gällande plan. Infrastrukturen i landet är i behov av både upprustning och utveckling. Den nationella planen är tydlig med att eftersatt vägunderhåll ska återtats under planperioden fram till 2037. Det eftersatta underhållet på järnväg ska återtats i den utsträckning som är möjligt under perioden. För att åstadkomma ett långsiktigt fungerande järnvägsnät krävs det mycket större och snabbare insatser.

Nationella planens stora satsningar för att utveckla och upprusta landets infrastruktur är bra. Samtidigt så har en alltför liten andel av investeringarna i transportinfrastrukturen landat i regionen i och kring Kronobergs län. Kronoberg har stor betydelse som länk i södra Sveriges transportsystem. En utvecklad och robust infrastruktur i

Kronoberg är därför inte bara en regional angelägenhet utan det utgör även en viktig pusselbit på nationell nivå.

Kronobergs roll i Sveriges transportsystem

Kronobergs läge i södra Sverige innebär att stora flöden av transporter, av både varor och människor, passerar genom länet i alla väderstreck. Utöver flöden genom länet finns det i regionen även målpunkter i form av både små och stora företag samt universitet med stora pendlingsflöden och transportbehov. Enligt *Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037* är Kronoberg ett av få län i landet som uppvisar ett positivt pendlingsnetto (fler inpendlare än utpendlare). Det är en signal att Kronoberg har ett starkt näringsliv. Kronobergs pendlingsutbyte sker i huvudsak med de fem grannregionerna Skåne, Jönköping, Kalmar, Blekinge och Halland. Det finns också ett betydande pendlingsutbyte med Stockholm och Västra Götaland.

Trafik passerar genom länet för bland annat vidare transport till övriga Europa via södra Sveriges olika hamn-, tunnel- och broförbindelser. I det hänseendet kommer Fehmarn Bält-förbindelsen inom kort leda till ökat transportarbete på södra Sveriges väg- och järnvägsnät. Det är idag ett väldigt högt tryck på södra Sveriges kommunikationsstråk. Om inte tillräckliga resurser läggs på åtgärder för utbyggnad och upprustning av vägar och järnvägar i södra Sverige så riskerar Kronoberg att bli en flaskhals i transportsystemet som hindrar landets utveckling. I det avseendet är det viktigt ur både regionalt och nationellt perspektiv att de större kommunikationsstråken i Kronoberg och dess omland har kapacitet och utformning som kan hantera de höga trafikflöden som finns idag och som kommer att öka framöver.

Avsaknad av prioriterade projekt

Nationella planen beskriver att beräkningar utifrån samhällsekonomisk lönsamhet ligger till grund för prioriteringar och omprioriteringar. Det får ses som positivt att kostnadskontrollen ökar och att objekt kan omprövas utifrån dess samhällsekonomiska nytta. Det ligger i arbetets natur att det tar tid mellan att behovet av ett objekt uppstår till att spaden sätts i jorden. Under tiden kan förändringar uppstå som gör att behoven av andra investeringar ökar och behöver prioriteras högre. Men då måste å andra sidan omprövningen grundas på korrekta bedömningsgrunder.

Arbetet med de samhällsekonomiska analyser som ligger till grund för prioriteringar bedöms som grundliga. Det upplevs ändå som att nyttorna hade behövt hanteras ur ett ännu bredare perspektiv än vad som är fallet. Transportinfrastrukturen hanterar och påverkar många olika branscher och sektorer, direkt och indirekt, vilket naturligtvis också försvårar möjligheterna att uppnå en exakt och rättvisande bedömning av nyttoeffekter. Insatser och behov i transportinfrastruktur bör bedömas utifrån sitt bidrag till tillgänglighet och utveckling i hela landet – inte enbart utifrån enskilda sträckors kalkyler.

Utifrån Kronobergs roll i södra Sveriges transportsystem anser länsstyrelsen att det är förvånande att förslaget till nationell plan inte innehåller fler prioriterade namngivna objekt inom länet. Sedan länge efterfrågade åtgärder i länet har prioriterats bort i aktuellt förslag. Länsstyrelsen väljer att uppmärksamma ett par saknade järnvägsobjekt som vid ett genomförande bedöms gynna tillväxt och konkurrenskraft på både regional och nationell nivå.

Dubbelspår kust till kustbanan Alvesta-Växjö

På sidan 105 redovisas de objekt som utesluts ur planen och skälen därtill, bland annat för Råppe-Växjö (dubbelspår). De skäl som anges för att detta objekt ska uteslutas är dock inte korrekta. Dubbelspår mellan Alvesta-Växjö aktualiserades för ett flertal år sedan. Behovet av ett dubbelspår uppstod inte med anledning av de numera bordlagda planerna på ett regionsjukhus. De stora nyttorna har inte fallit bort, utan består även utan regionsjukhuset. Tåglinjen är en av landets högst belastade enkelspåriga linjer med fler än 100 tåg under vardagarna. Det är även en av de tåglinjer som har sämst punktlighet i södra Sverige.

Enligt Region Kronoberg bedöms trafiken på sikt omfatta omkring 144 persontåg per vardag. För att uppnå punktlighet, robusthet och kapacitet som krävs för framtidens trafikökningar är behovet av dubbelspår stort. Det ger effekter på både regional och nationell nivå när kapacitet för både person- och godstrafik kan öka, restider kan kortas ned och kopplingar till Södra stambanan förbättras.

Som trimningsåtgärd planeras ett 490 meter långt mötesspår i Grönsängen mellan Växjö och Alvesta. Det är i grunden positivt, men sträckan riskerar att vara alltför kort utifrån rekommenderade mötesspårängder. Kompletterande studier visar dessutom att ett

enskilt mötesspår – utan ett partiellt dubbelspår på sträckan – inte är tillräckligt för att lösa de befintliga kapacitetsbristerna.

Älmhults bangård

Älmhults bangård utgör idag en flaskhals längs Södra stambanan och är i behov av ombyggnation genom att bland annat förlänga spår på bangården och frigöra spår 3. Längre spår på bangården ger förutsättningar att hantera långa godståg. Genom att frigöra spår 3 skapas möjlighet för förbipassage och vändningsmöjligheter på Södra stambanan. Detta skulle medföra en kapacitetsökning och möjliggöra för bättre framkomlighet och punktlighet för både regionala och nationella tågresor.

Ökad kostnadskontroll och riskreserv

Länsstyrelsen vill framhålla det positiva värde som uppstår vid Trafikverkets arbete med att systematiskt arbeta för en bättre kostnadskontroll och träffsäkra kostnadsbedömningar. Det är också bra att det införts en riskreserv. Oförutsedda kostnadsökningar kan uppkomma hur noggrant kostnadsbedömningarna än görs, men med en riskreserv undviks omprioriteringar som stjäl tid och därmed resurser som kan användas mer produktivt.

Försvar och beredskap

Kronoberg bedöms ha viktig roll som transitområde för Sverige. Nationella planen anger att totalförsvarets behov är en prioriteringsfaktor vid planering av infrastrukturens underhålls- och bärighetsåtgärder. Planen innebär att utbyggnaden till den högsta bärighetsklassen BK4, som tillåter tyngre lastbilar, kan färdigställas under planperioden. Åtgärder på sträckor och funktioner där totalförsvaret har särskilda behov prioriteras. Det är bra åtgärder som stärker totalförsvaret. Enligt Södra civilområdets Sektorsbeskrivning Transport finns det en bristande kapacitet på järnvägen. Därför hade det varit önskvärt med en snabbare upprustning av järnvägen än vad som föreslagits.

Konsekvenser för en hållbar utveckling

Trafikverket beskriver att transportpolitikens hänsynsmål är kopplat till det övergripande generationsmålet för miljö och

miljökvalitetsmålen. Länsstyrelsen föreslår att även Sveriges långsiktiga klimatmål och etappmålet kopplas till hänsynsmålet.

Trafikverkets basprognos utgår ifrån att de fossila utsläppen 2045 i princip har upphört. Det är ett riskabelt antagande, särskilt utifrån dagens utveckling med ökande utsläppsnivåer inom transportområdet. Länsstyrelsen ser också att de fossila utsläppen undervärderas i ASEK, Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn, vilket medför att framtida klimatkostnader inte värderas tillräckligt högt.

Länsstyrelsen skulle vilja se ett större fokus på transporteffektivitet och att insatser finansieras som leder till lägre utsläpp hela vägen fram till 2045. Länsstyrelsen håller med skrivningarna som framhåller att järnvägsobjekten leder till minskade utsläpp genom överflyttning från väg till järnväg, medan vägobjektens climateffekt generellt härleds till förändrad hastighet snarare än förändrat trafikarbete. Vi stödjer också skrivningen på sidan 186 att störst positiva effekter uppnås av riktade miljöåtgärder och vill att Trafikverket prioriterar utsläppsminskande, transporteffektiva, åtgärder högre och får en större del av finansieringen.

På sidan 139 i miljökonsekvensbeskrivningen föreslås ett stöd till kommunerna, liknande det tidigare Stadsmiljöavtalen. Länsstyrelsen stödjer att ett sådant förslag förverkligas och uppmuntrar Trafikverket att driva på så att ett sådant stöd kan bli verklighet.

Miljö- och hälsoskydd

Medlen till trimnings- och miljöåtgärder föreslås öka med cirka 20 miljarder kronor jämfört med gällande plan (i 2025 års prisnivå), varav 2 miljarder till riktade miljöåtgärder, främst inom områdena buller och vibrationer respektive landskap. Länsstyrelsen ser positivt på att åtgärder som bidrar till goda livs- och naturmiljöer uppmärksammas och stimuleras. Likaså är det bra att förslaget tar upp åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön i form av förorenade områden som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Genom ökat vägunderhåll kan eftersatt underhåll av miljömässiga värden och funktioner åtgärdas.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Carin Lamme Lindh med planarkitekt Markus Hulenvik som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsarkitekt Leila Aalto medverkat.