



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026-2037

Regeringens ärendenummer: LI2025/01587

Trafikverkets ärendenummer: TRV 2025/37255

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har på uppdrag av regeringen översänt förslag om nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Ärendet inkom till Länsstyrelsen Uppsala län den 30 september 2025.

Länsstyrelsen ska verka för att nationella mål får genomslag i länet samtidigt som hänsyn ska tas till regionala förhållanden och förutsättningar. Länsstyrelsen ska samordna olika samhällsintressen och statliga myndigheters insatser. Länsstyrelsen ska främja länets utveckling. Länsstyrelsen ska verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås.

Länsstyrelsens synpunkter

Sammanfattning

- Länsstyrelsen anser att regeringens ambitioner för återtagande av eftersatt underhåll på järnväg bör höjas eftersom förslaget redovisar att det finns risk att järnvägsnätet kommer ha en sämre tillförlitlighet i slutet av planperioden än vid ingången.
- Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen utgör ett bra underlag för att kunna göra en samlad bedömning av den nationella planen.
- Länsstyrelsen anser att det saknas prioriteringar för effektivisering samt minskad efterfrågan av transporter vilket

redovisas av miljökonsekvensbeskrivningen som en av de tre åtgärderna för transportsektorns omställning till fossilfrihet.

- Länsstyrelsen anser att den redovisning av kapacitetsutnyttjandet som görs för väg riskerar att ge en missvisande bild för prioriteringar av viktiga stråk eftersom analysen endast utgår från storstadsområdena.
- Länsstyrelsen bedömer att det saknas viktiga prioriteringar för underhåll av järnväg samt att Trafikverket inte översiktligt uppskattat när hela det eftersatta underhållet ska återtats.
- Länsstyrelsen är positiv till att hela det eftersatta underhållet på väg väntas återtats under planperioden.
- Länsstyrelsen anser att de namngivna investeringar som föreslås i Uppsala län bidrar till ett robustare väg och järnvägsnät för transporter både inom och genom länet och att beslut om att genomföra dessa därför är av stor vikt.
- Länsstyrelsen anser att den högre ambitionsnivån för trimningsåtgärder ska eftersträvas eftersom åtgärderna är samhällsekonomiskt effektiva och ger mycket positiva effekter för de mest utsatta.
- Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets redovisning om införandet av ERTMS inte uppfyller direktiven om att nå målet att införa systemet i hela det statliga svenska järnvägssystemet till 2042.
- Länsstyrelsen anser att de stadsmiljöavtal som ingåtts med kommuner ska slutföras i enlighet med förslaget.
- Länsstyrelsen anser att det är angeläget att vidta klimatanpassningsåtgärder under planperioden, men att en jämnare fördelning av medel hade varit att föredra för att kunna göra lika stora insatser på både väg- och järnvägsnätet. Översvämnings- samt ras- och skredproblematiken kan väntas växa under planperioden varför även budgeten för klimatanpassning bör höjas.

Utgångspunkter

Klimatutsläppens betydelse för samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser

I planen uppges att "klimatutsläppen generellt har mycket liten betydelse i samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser för de allra flesta infrastrukturinvesteringar". Vad detta ställningstagande baseras på framgår inte. Förutom de stora samhälleliga kostnaderna som klimatförändringarna kommer att bära med sig (i form av negativa hälsoeffekter, skador till bebyggelse och infrastruktur, ekonomisk turbulens mm) kommer ett överskridande av internationellt överenskomna mål innebära straffavgifter.

Vid flera tillfällen nämns att analyser i transportplanen utgår från scenarier där klimatmålen nås. Detta påstående innebär inte att planen har som målsättning att bidra till uppfyllelse av klimatmålen, utan att styrmedel för att säkerställa att transportutsläppen minskar ska tas fram och genomföras av andra. Som stöd till detta återkommer påståendet att infrastrukturåtgärder i sig ger begränsade bidrag till minskade utsläpp. Många studier¹ i städer pekar på att fler vägar leder till mer biltrafik och att förbättrad framkomlighet för bil betyder försämrad konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Alternativ infrastruktur (spår, GC väg mm) behöver finnas på plats först för att möjliggöra det modalskifte från vägfordon till mindre klimatbelastande alternativ.

Det är tydligt att det nationella transportmålet 2030 inte är med i Trafikverkets prognosarbete när det gäller klimatmålen. Åtgärder som bidrar till utsläppsminskningar innan 2030 är viktiga för att minska kumulativa utsläpp. Förskjutning av utsläppsminskning innebär dels ökande kostnader för att minska utsläppen när 2045 närmar sig, dels kostnader för finansiering av klimatanpassade åtgärder och hantering av de klimatförändringar som sker varför även budgeten för klimatanpassningsåtgärder kommer behöva öka.

¹ Till exempel: Anupriya et al (2023) Congestion in cities: Can road capacity expansions provide a solution?, Transportation Research A, Policy and Practice, Vol 174, 103726 (hämtad 251124 [Congestion in cities: Can road capacity expansions provide a solution? - ScienceDirect](#)); International Transport Forum (2023) Comparing transport infrastructure investment policies around the globe, OECD Statistics Brief (hämtad 251124 [Comparing transport infrastructure investment policies around the globe | ITF](#))

Transporternas förväntade utveckling

Satsningar på upprustning och utveckling av järnvägen är välkomna, speciellt med tanke på behovet ur totalförsvarssynpunkt och potentialen att minska växthusgasutsläpp genom förflyttning av tung och lätt transport från väg till järnväg. Den långa tidshorisonten kommer dock att leda till en fördröjning av förflyttningen, begränsade investeringar i spårbunden godstransport och eventuella behov för samhällsekonomiskt svåra prioriteringar i järnvägstransporter vid kris eller krig.

Planen saknar resonemang kring sätt att öka takten i upprustningen av järnvägen, exempelvis genom teknisk utveckling (som exempelvis maskiner för byten av kontaktledningsanläggningar som används i Norge²). De långa tidshorisonterna presenteras som ett faktum att förhålla sig till, i stället för att utgöra utgångspunkter vid prioriteringar för att påverka utvecklingen.

Åtgärdsbehov och fyrstegsprincipen

I miljökonsekvensbeskrivningen står det tydligt att transportsektorns omställning till fossilfrihet består av tre huvudsakliga områden: användning av fossilfria drivmedel, elektrifiering och effektivisering samt minskad trafik.

I den nationella planen uppges att det går att nå klimatmålen med en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik. Denna formulering är inte lika tydligt inriktad mot en transporteffektivisering och detta speglas även i planförslagets prioriteringar som gynnar vägtrafikens framkomlighet och restidsbesparing för bilister.

Fyrstegsprincipen utgör en bra metod för att i första hand identifiera åtgärder för att påverka efterfrågan på transporter och val av färdmedel innan om- och nybyggnad genomförs. Tidigare har även steg ett- och två-åtgärder, dvs. åtgärder för att påverka val av transportmedel finansierats av den nationella planen. Från 2026 gäller inte det längre. Av de åtgärder som tidigare har genomförts inom ramen för efterfrågan finns det inga regeringsuppdrag eller åtgärder för att direkt påverka val av transporter. Länsstyrelsen anser att det är negativt att åtgärder för att påverka efterfrågan på transporter och val av trafikslag och färdmedel inte längre ingår i den nationella planen. Av direktiven framgår att Trafikverket ska

² Se till exempel: [Järnvägsreparationer går långsamt – ny teknik används inte | SVT Nyheter](#)

redovisa hur fyrstegsprincipen har tillämpats vid framtagande av förslaget. En sådan redovisning saknas.

Kapacitetsutnyttjande väg och järnväg

Trafikverket bedömer att kapacitetsbegränsningar för väg är en storstadsproblematik och redovisar därför endast analyser av vägar kring Stockholm, Göteborg och Malmö. Vad ställningstagandet baseras på framgår inte av underlaget. Eftersom redovisningen och analysen ska utgöra en grund för prioriteringen av nya investeringar bör minst de stråk som redovisas som *Vägar som bildar större sammanhängande stråk* ingå. Viktiga investeringar riskerar att bli bortprioriterade när en stor majoritet av landets vägar inte ligger i en storstad.

För järnväg redovisas att trafiken ökar i snabbare takt än utbyggnaden. Flera åtgärder i nu gällande plan uppges förbättra kapacitetsbegränsningarna vilket i sin tur innebär att dessa sträckor redovisas som att begränsningarna vid 2045 är små eller obetydliga. Det saknas uppgifter om utbyggnaden också bedöms vara tillräcklig för att möta den förväntade efterfrågan eller om det fortsatt kommer finnas begränsningar vid dessa platser även vid 2045. För flertalet stråk uppges att det finns risker att kapaciteten begränsar trafikutvecklingen även vid 2045.

Enligt direktivet ska kapacitetsutnyttjandet utgöra ett underlag för Trafikverkets prioriteringar. Det framgår av underlaget att analysen av kapacitetsutnyttjandet ska ha utgjort underlag för prioriteringarna. Däremot framgår inte hur analysen har utgjort underlag för prioriteringen av åtgärder. Den ingår exempelvis inte som ett prioritetskriterium.

Förslag om fördelning av medel

Klimatanpassning

Klimatanpassning av väg och järnväg ligger under olika ramar, där anpassning av vägnätet hanteras under vidmakthållande och för järnväg under trimningsåtgärder. Det hade varit tydligare om hanteringen av klimatanpassning hade hanterats lika för väg respektive järnväg. Varför de hanteras under olika ramar framgår inte av underlaget.

Enligt planen ska 5 miljarder satsas på klimatanpassning av vägnätet, men enbart 1.4 miljarder kronor för järnvägen. Satsningarna är

välkomna men en mer jämn fördelning skulle behövas för att minska risker för omfattande trafikstörningar på järnvägen som konsekvens av nederbörd (vilket nämns i miljökonsekvensbeskrivningen), värmeböljor, bränder, ökade nollgenomgångar med mera. I relation till detta kommer hela det eftersatta underhållet återtats på väg, medan 90 procent av det eftersatta underhållet på järnväg kommer kvarstå vid planperiodens slut.

Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Vägsystemet

Av direktiven framgår att Trafikverket bland annat ska redovisa hur målet om att återta underhållsskulden inom väginfrastrukturen ska nås. Trafikverkets förslag innebär att hela det eftersatta underhållet kommer att återtats under planperioden. I kombination med förstärkningsåtgärder för bärighet och klimat kommer även en robustare infrastruktur med mindre störningar att uppnås.

Länsstyrelsen ser positivt på att hela det eftersatta underhållet väntas återtats samtidigt som förstärkningsåtgärder kommer kunna genomföras. Särskilt relevant är åtgärder för att klimatsäkra väginfrastrukturen, bland annat med anledning av en ökad frekvens av skyfall, ras och skred.

Järnvägssystemet

Av direktiven framgår att Trafikverket bland annat ska redovisa hur stor andel av den totala underhållsskulden i järnvägsinfrastrukturen som återtats inom planperioden. Det redovisade återtagandet av underhållsskulden för planperioden är 10 procent.

För vidmakthållande järnväg presenterar Trafikverket ett förslag över särskilt prioriterade flöden för att återta eftersatt underhåll. Inga av de högst prioriterade flödena återfinns i Uppsala län. Bantyperna i länet är bantyp 2; *banor som bildar större sammanhängande stråk*, bantyp 3; *Banor med omfattande godstransporter och resandetrafik* samt bantyp 5; *Övriga för näringslivet viktiga banor*.

För flöden av bantyp 2 uppges att nuvarande tillförlitlighet kommer att upprätthållas under planperioden³. På båda sträckor i länet kommer flertalet åtgärder göras för att bibehålla tillståndet gällande bland annat bro och tunnel samt spår. Trots detta uppges att för

³ [Underlagsrapport Vidmakthållande järnväg](#) s.43

spårväxlar kommer inte ett acceptabelt skick att uppnås till planperiodens slut. Tillståndet kommer vara eftersatt vilket medför risker för störningar. För sträckan *Stockholm-Umeå* kommer också tillståndet vara något försämrat för elkraftsystemen och kontaktledningsanläggningen vid planperiodens slut.

I länet finns även Dalabanan som ingår i bantyp 3 samt Hargshamnssbanan som ingår i bantyp 5. Av underlaget till den Nationella planen framgår att tillståndet bibehålls på bantyp 3 och att tillförlitligheten kan påverkas i mindre utsträckning för bantyp 5.

Trafikverket uppger att *under planperioden 2026–2037 kommer tillståndet att bibehållas på de flesta transportflöden, och det eftersatta underhållet ska börja minska*⁴. Utifrån den redogörelse som görs av stråken genom Uppsala län kommer tillståndet försämrats på båda redovisade transportflöden av bantyp 2, däremot bedömer Trafikverket att tillförlitligheten upprätthålls. Tillståndet kommer försämrats på de lägre prioriterade banorna i länet.

Ett sätt att förstå tillståndet på järnvägen är att undersöka persontågtrafikens punktlighet. Ett vanligt mått för punktligheten är *andel av framförda tåg ankomna högst 5 minuter efter tidtabell*⁵. I Uppsala län har punktligheten enligt detta mått sjunkit med över 10 procentenheter från 96,5 procent år 2020 till 86,4 procent år 2024. Konsekvensen av att endast bibehålla tillståndet är att den försämrade punktligheten som bäst kommer kvarstå i slutet av planperioden.

Länsstyrelsen anser att det är negativt för det hållbara resandet att det eftersatta underhållet tillåts fortsätta öka under planperioden. Den låga ambitionen medför risk för störningar i trafiken. Ytterligare medel bör därför avsättas under planperioden för att inte motverka direktiven om att återta underhållsskulden så långt som möjligt för järnvägsinfrastrukturen.

Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att tillståndet av järnvägsanläggningen inte försämrats under planperioden. De åtgärder som görs för att bibehålla tillståndet är därför viktiga att genomföra.

Länsstyrelsen anser att regeringens ambition om att återta underhållsskulden *så långt som möjligt* för järnvägsinfrastrukturen är

⁴ Underlagsrapport Vidmakthållande järnväg s.18

⁵ <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/bantrafik/punktlighet-pa-jarnvag/2024/punktlighet-pa-jarnvag-2024---tabellverk.html>

lågt satt. Det eftersatta underhållet på järnväg riskerar att minska attraktiviteten och tillförlitligheten på järnvägen. En konsekvens är att det blir svårare för företag och människor att välja resor med tåg i stället för resor på väg. Vilket i längden innebär färre resor med hållbara transportsätt.

Utveckling av transportinfrastrukturen

Namngivna investeringar

De sju namngivna investeringar som återfinns i Uppsala län är mycket viktiga för länet men också av vikt både regionalt och nationellt. Samtliga objekt från föregående planperiod är kvar i planen och ett nytt projekt för Knivsta plankorsningar har tillkommit.

Den avtalsbundna fyrspårsutbyggnaden innebär en nödvändig förstärkning av ett av Sveriges starkaste pendlingsstråk mellan Stockholm och Uppsala. Utefter pendlingsstråket ligger även Arlanda. Flygplatsen har stor betydelse både nationellt och internationellt, men också regionalt. Länsstyrelsen vill betona att nationella och internationella destinationer och marknader är viktiga för både människor och näringsliv. Uppsala län är även en del av Mälardalsområdet som har ett invånarantal motsvarande nästan hälften av Sveriges befolkning. Länsstyrelsen vill betona att ett sannolikt scenario är att det är här befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling sker, som i sin tur bidrar till ökat resande och transporter till och från Arlanda. Då Arlanda är en sådan viktig del i transportsystemet och Uppsalas arbetsmarknadsregion behöver kapaciteten i transportstråken till och från Arlanda värnas.

Genom de avtalade åtgärderna i Fyrspårsavtalet kommer 48 000 bostäder tillskapas i området vilket också kommer medföra ett ökat behov av goda kommunikationer. Vidare ger det stärkta järnvägsstråket effekter även i Norduppland. Där pågår en grön omställning av industri och övrigt näringsliv som är närmast jämförbar med den stora nyetablering vi ser i norra Sverige. Här beräknas runt 5000 arbetstillfällen tillkomma de närmaste åren. För att försörja de nya industrierna med arbetskraft krävs ett storregionalt perspektiv på infrastruktur och bostadsbyggnad där en arbetsmarknadsregion över kommun- och länsgränser till exempel har fungerande kollektivtrafik. Knivsta plankorsningar behöver därtill genomföras för att möjliggöra utbyggnad av Ostkustbanan till fyra spår samtidigt som funktionen av

plankorsningen ska kunna bibehållas. Att detta objekt prioriteras under planperioden är därför av stor vikt. Genomförandet av fyra spår Uppsala samt de åtgärder som är relaterade till utbyggnaden kommer därtill att minska flaskhalsar i hela systemet.

Heby mötesspår är en åtgärd som kommer bidra till ökad tillgänglighet och säkerhet vid stationsområdet i Heby tätort. Vidare kommer utbyggnaden bidra till ökad turtäthet på hela stråket vilket ökar kapaciteten för både personresor och gods. En höjd standard på systemet är angeläget för att minska restiden och höja standarden.

De pågående åtgärderna inom ramen för Uppsala plankorsningar är viktiga att slutföra då de har en stor påverkan på den lokala trafiken som korsar spåren genom Uppsala tätort. De kommer bidra till säkrare passager över järnvägen och ökad tillgänglighet och framkomlighet för tågtrafiken på sträckan.

Den pågående åtgärden för att skapa 2+1 väg mellan Heby och Sala är viktig för stråket och kommer bidra till ökat framkomlighet och säkerhet längs med hela sträckan.

Då Uppsala län ligger i ett pendlings- och tillväxtområde nära större regioner anser Länsstyrelsen att konsekvenserna av att namngivna objekt inom länet inte genomförs skulle bli särskilt allvarliga. Konsekvenserna skulle bland annat ta sig uttryck i sämre tillgänglighet och mobilitet, hämning av bostads- och befolkningsutvecklingen, negativ inverkan på näringsliv och regional utveckling samt sämre konkurrenskraft för Arlanda.

Länsstyrelsen vill även lyfta behovet av att ersätta Hjulstabron vilken även funnits med i föregående nationell plan. Trafikverket uppger att befintlig bro är i behov av omfattande renoveringar eftersom den har uppnått sin livslängd. Vidare innebär de åtgärder som har gjorts och genomförs i Södertälje kanal att större fartyg kan trafikera Mälaren. Hjulstabron kommer vara ett hinder för dessa transporter fram tills att den ersätts. Nettonuvärdeskvoten för åtgärden visar dessutom på en mycket god lönsamhet varför projektet bör prioriteras.

Länsstyrelsen ser behov av att ha en helhetssyn för investeringar i Mälarbanan. Enligt förslaget saknas det kapacitetsåtgärder för banan utöver de som genomförs genom Sundbyberg. Där har även tidsplanen förskjutits vilket Länsstyrelsen bedömer får följdkonsekvenser även i Uppsala län.

ERTMS

Regeringens målsättning är att det nya signalsystemet ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till år 2042, och att Trafikverkets strategi ska utgå från den målsättningen. TEN-T förordningen innebär att ERTMS behöver införas på stomnätet och nödvändiga anslutningar till 2030 och på hela TEN-T-nätet till 2050. På de järnvägsbanor som återfinns i Uppsala län kommer det nuvarande systemet ATC vara kvar vid 2042 på en majoritet enligt förslaget. Av planförslaget framgår att ERTMS väntas vara infört i hela TEN-T nätet där det finns EU-krav år 2050. Det saknas uppgifter om hur det ska genomföras och om alternativa lösningar.

Trimnings- och miljöåtgärder

Länsstyrelsen ser positivt på att medlen i trimnings- och miljöåtgärder för buller- och vibrationsreducerande åtgärder i perioden 2026–2037 föreslås öka avsevärt jämfört med planen för 2022–2033. Den föreslagna ramen motsvarar cirka 70 procent av det uppskattade totala behovet. Med ambitionen +15 procent (4 500 mdkr) inom fokusområdet hälsa och befolkning skulle uppemot 90 procent av det uppskattade totala behovet (5 300 mdkr) för de mest utsatta kunna täckas.

Länsstyrelsen instämmer i miljöbedömningens medskick att regeringen bör godkänna minst det förslag som lagts inom fokusområdet trimnings- och miljöåtgärder. Mot bakgrund av Trafikverkets bedömning att bullerreducerande åtgärder är lönsamma anser Länsstyrelsen dessutom att den högre ambitionsgraden bör eftersträvas.

Trimningsåtgärder för ökad och säker cykling är det enda medlet som föreslås minskas i förslaget. Denna del förflyttas i stället till länsplanerna.

Länsplaner

Länsstyrelsen anser att den ökade ram som föreslås för länsplanerna är välmotiverad då samfinansieringssatsningen som funnits i tidigare plan inte gett önskad effekt. Länsplaneupprättarna har tillsammans med länets kommuner kapacitet och förmåga att prioritera och genomföra nödvändiga cykelåtgärder på det regionala vägnätet. De preliminära ramarna för länsplanerna bör utgöra en lägsta nivå för

kommande beslut för att skapa en förutsebarhet i planeringen genom länsplan.

Fullföljande av stadsmiljöavtal

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets åtaganden som avtalats genom tidigare stadsmiljöavtal ska fullföljas så som presenteras av förslaget. En av de viktiga investeringarna i Uppsala län är Ultunalänken som beräknas få stöd till 2029. Att detta stöd kvarstår är av betydelse för att genomföra bostadsavtalen i linje med Fyra spår Uppsala. Länsstyrelsen anser därför att finansiering av de beslutade stadsmiljöavtalen ska vara i linje med förslaget.

Planförslagets effekter

Totalförsvaret

Länsstyrelsen ser positivt på att totalförsvarets behov utgör en prioriteringsgrund i arbetet med den nationella planen. Länsstyrelsen ser det som en bra utgångspunkt för att kunna nå den robusthet som krävs för att möta det förändrade säkerhetspolitiska läget och eventuella uppgifter inom det kollektiva försvaret. Länsstyrelsen lämnar ur totalförvarssynpunkt inga synpunkter på de för länet föreslagna åtgärderna som redovisats i planen.

Effekter per transportflöde, Järnväg

Länsstyrelsen är positiv till att den helhetsbedömning som redovisas visar på en förbättrad anläggning vid planperiodens slut. Det gäller för båda transportflödena genom Uppsala län även om vissa mål på respektive sträcka inte väntas påverkas i någon utsträckning.

För flödet Stockholm–Västerås–Örebro åtgärdas de bärighetsnedsättningar som finns vid ingången av planperioden. Trafiksäkerheten kommer även förbättras i och med planerade korsningsåtgärder. Länsstyrelsen är positiv till de åtgärder som görs för att förbättra bärigheten samt trafiksäkerheten under planperioden.

För flödet Stockholm–Umeå kommer de hastighetsnedsättningar som finns på flödet vid ingången av planperioden att åtgärdas. Införandet av ERTMS kommer att minska det eftersatta underhållet, med förbättrad robusthet som följd. Tillförlitligheten bibehålls och antalet störningstimmar kommer att minska något. Trafiksäkerheten förstärks i och med plankorsningsåtgärder. Även buller- och vibrationsnivåer kommer att förbättras genom riktade åtgärder.

Länsstyrelsen är positiv till att ERTMS kommer införas på stråket och att de hastighetsnedsättningar som finns väntas åtgärdas under planperioden.

Trafikverket har inte redovisat hur bantyp 3, som inte ingår i de särskilt prioriterade stråken, exempelvis Dalabanan påverkas av förslaget.

Bedömningen av effekterna för järnväg saknar koppling till respektive insatsområde, dvs. investering och vidmakthållande. Trots att det som redovisas i underlaget för vidmakthållande visar på en risk för ett försämrat järnvägsnät med sämre tillförlitlighet redovisas att effekterna genom planförslaget enbart är positiva eller neutrala. Exempelvis uppges i underlaget för vidmakthållande järnväg att det finns risk för en sämre tillförlitlighet, samtidigt redovisas att tillförlitligheten kommer kvarstå eller till och med förbättras på helhetsnivå under planperioden. Vidare uppges i förslaget att anläggningens tillstånd kommer vara förbättrat vid slutet av planperioden⁶. Exakt hur denna bedömning har gått till går inte utläsa av förslaget.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Stefan Attefall med planhandläggare Erik Myr som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Cecilia Magnusson, avdelningschef Kristina Jansson, tillförordnad enhetschef Anna Silver, klimatstrateg Aino Inkinen, handläggare regional tillväxt Ted Bergman Björk, handläggare samhällsskydd och beredskap Anita Viksten, miljöskyddshandläggare Johan Glad medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

trafikverket@trafikverket.se

⁶ [FULLTEXT01.pdf](#) s.202