



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Er beteckning: LI2025/01587

Bakgrund

Västra Götalands län är Sveriges främsta industriregion som står för drygt en femtedel av landets industrijobb. Här finns en stor del av fordonsindustrin, raffinaderierna och kemiindustrin.

Göteborgsregionen inom länet är en av tre storstadsregioner i landet. Näringslivet i storstadsregionen kännetecknas av en kombination av tillverkningsindustri och kunskapsintensiva tjänster med en tydlig satsning på innovation. Mätt i företagens samlade investeringar i forskning och utveckling (FoU) är Göteborgsregionen den främsta FoU-regionen i landet.

Här ligger även Nordens största hamn – Göteborgs hamn – med sammankopplade logistiksystem. Hamnen har såväl nationell som gränsöverskridande betydelse med en betydande andel av Sveriges utrikeshandel.

Trots det ligger infrastrukturen i Göteborgsregionen och Västsverige långt efter de övriga två storstadsregionerna vad gäller järnvägarna. Det gäller bland annat Västra stambanan som är en av Sveriges viktigaste och hårdast belastade järnvägar. Begränsningarna i järnvägarna innebär ett hinder för länets utveckling och omställningen till ett hållbart transportsystem.

Sammanfattning

Länsstyrelsen lämnar följande synpunkter på planförslaget:

- Vi ser positivt på de stora investeringar som föreslås i vårt län, inte minst inom järnväg. Med tanke på Västsveriges strategiska betydelse är investeringarna välmotiverade både ur ett regionalt och ett nationellt perspektiv. Det är positivt att planeringen av järnväg Göteborg–Borås med bibana

Mölnlycke fortsätter. Det är också positivt att nödvändiga kapacitetsförstärkningar med fyrspar på Västra stambanan på sträckan Göteborg-Alingsås finns med i planförslaget som nästa stora järnvägsinvestering i vårt län. Det är angeläget att stråket Göteborg – Alingsås utreds och byggs ut som en helhet med en snabb byggstart.

- Det är positivt att totalförsvarsperspektiv vägs in i planen. De strategiska flödena från Göteborgs hamn är särskilt viktiga att beakta och prioritera. Det är också positivt med satsningar på trimning och miljöåtgärder, som kan bidra till de transportpolitiska målen på ett relativt effektivt sätt.
- Det är positivt med fokus på underhåll i planen. Att förvalta det vi har är ett effektivt sätt att använda våra resurser. Det bidrar också till att stärka robustheten. Vi ser dock behov av ytterligare ambitionshöjning för järnvägsunderhållet i planen. Det är särskilt olyckligt att de regionala järnvägarna får låg prioritet, både för utveckling och underhåll. Vi ser en risk att den regionala utvecklingen påverkas negativt om robustheten blir sämre eller om standarden inte förbättras.
- Vi ser behov av att synliggöra möjligheterna att utveckla ett hållbart transportstråk med järnväg Oslo – Köpenhamn – Hamburg genom västra Sverige i planen. Vi ser en direkt outnyttjad potential som skulle kunna ha stora effekter både på klimatrelaterade utsläpp och utvecklingen längs stråket.
- Vi efterfrågar ett mer målbaserat och proaktivt arbetssätt. Vi menar att Trafikverket skulle kunna agera som en mer aktiv part i samhällsplaneringen genom att tydligt beskriva vad som krävs för att nå de transportpolitiska målen och beskriva en önskvärd utveckling i de prioriterade stråken. Vi önskar också ett större fokus på transporteffektivitet och på åtgärder som ger klimatnytta i planen.
- Klimatanpassning behandlas utifrån ett allt för snävt perspektiv beträffande risker och åtgärder. Med ett bredare angreppssätt ser vi möjliga synergieffekter med andra åtgärder för en ökad robusthet i samhället.

Förslag till nationell plan

Yttrandet följer samma disposition som förslag till nationell plan. I vissa fall har underrubriker kompletterats för att förtydliga innehållet i yttrandet.

2. Transporternas förväntade utveckling

Länsstyrelsen anser också att Trafikverket underskattar vilken inverkan som transportsystemets utformning har på val av transportmedel och därmed på möjligheten att styra utvecklingen i en viss riktning. Trafikverket skulle kunna agera som en mer aktiv part i samhällsplaneringen genom att tydligt beskriva vad som krävs för att nå de transportpolitiska målen och hur en önskvärd utveckling ser ut i de stråk som berörs av planen. Genom att ta fram en målbild för prioriterade stråk, vilken roll de ska ha och vilken standard de behöver för att fylla sin funktion blir det också enklare att göra samhällsekonomiska bedömningar ur ett helhetsperspektiv.

Länsstyrelsen menar att det finns stora osäkerheter i Trafikverkets basprognos. Trafikverket anger visserligen att syftet med prognoser inte är att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik. Eftersom basprognosen får genomslag i avvägningar riskerar prognosen ändå bli självuppfyllande.

Vi menar att osäkerheten i prognosen för personresor bland annat beror på att den baserar sig på historiska data, både gällande befolkningsökning och resande. För resande speglar dessa data vad folk har haft möjlighet att resa med, hur tillgängligt ett väg- eller järnvägsnät är, samt restiden och leveranssäkerheten. Det som historiskt varit tillgängligt eller minst dåligt som resealternativ får därmed högst resandegrad. Det säger inget om kvaliteten på resorna eller vad resultatet hade blivit om andra alternativ funnits. En annan faktor som bidrar till osäkerhet i prognosen är människors ekonomiska möjligheter att efterfråga ett trafikslag, något som kan komma pendla under planperioden.

I basprognosen för godstrafiken saknar Länsstyrelsen ett väl utrett scenario för möjligheterna att systematiskt flytta över godstrafik från väg till järnväg eller sjöfart. Möjligheten att frakta gods har stor betydelse för Västsverige, som är en exportintensiv region med Nordens största hamn. Den tunga trafiken har också en stor påverkan på kapaciteten på de större vägarna och på miljön längs de högst belastade stråken.

3. Gränsöverskridande planering

Länsstyrelsen anser att möjligheterna för att utveckla ett hållbart transportstråk med järnväg på sträckan Oslo-Köpenhamn-Hamburg genom västra Sverige behöver synliggöras i planen. Vi ser en outnyttjad potential som skulle kunna ha stora effekter både på klimatrelaterade utsläpp och länets utveckling, liksom övriga i delar av stråket.

Regeringen har i direktiven angett att Trafikverkets förslag ska beakta kopplingen till andra länder, där det är relevant. För vårt län är stråket Oslo-Köpenhamn av central betydelse, inte minst med tanke på den vidare förbindelsen med Hamburg och kontinenten genom förbindelsen under Fehmarn Bält. Stråket har även stor betydelse för övriga berörda län och för grannländerna. Befolkningen i korridoren Oslo-Köpenhamn är över åtta miljoner och i korridoren Oslo-Hamburg ca 14 miljoner.

Kapacitets- och punktlighetsbrister råder i stråket Oslo-Köpenhamn inom både väg- och järnvägssystemen. E6 är redan idag hårt trafikerad och gränsövergången vid Svinesund är överbelastad, inte minst av godstrafik. Järnvägen har låg standard på den norra delen av stråket (Dalsland), både vad gäller kapacitet och restidernas tillförlitlighet. I den södra delen saknas nu dubbelspår endast på sträckan Maria station-Helsingborg C.

Trafikvolymerna förväntas öka i stråket. I synnerhet bedöms flödena landvägen till Sverige och Norge öka när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Utan omedelbara åtgärder på järnvägen, bedöms Fehmarn Bält-förbindelsen ge upp till 120 procent mer lastbilstrafik, eftersom godstrafiken på järnväg saknar den kapacitet, tillförlitlighet och konkurrenskraft som behövs för att möta det ökande transportbehovet. De kvarvarande flaskhalsarna innebär att den potentiella tidsbesparingen för järnväg omöjliggörs, varför vägtransporterna kommer att fortsätta ta marknadsandelar.¹

Om infrastrukturplanen inte medverkar till en hållbar utveckling i stråket, bör det synliggöras som en konsekvens av planens prioriteringar och i dess miljöbedömning. Utebliven satsning på stråket medför också att den medfinansiering som är möjlig för gränsöverskridande projekt inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) inte kan nyttjas.

¹ [New report: Rail freight bottlenecks in the STRING Corridor remain acute - STRING Megaregion](#)

Länsstyrelsen förespråkar att det av Trafikverket och Jernbanedirektoratet identifierade, samhällsekonomiskt lönsamma "godskonceptet" Göteborg-Oslo tas med i planen, som ett första steg att avhjälpa de flaskhalsar som redan finns och som sannolikt kommer att förvärras.

Samtidigt bör de olika möjligheterna till ytterligare förbättrad person- och godstrafik på sträckan Göteborg-Oslo utredas på lika villkor. Flera projekt har genomförts i gränsregionen som kan tjäna som utgångspunkt. Målet bör vara att halvera restiden mellan de två städerna och att en betydande andel av godstrafiken på sträckan (tentativt en tredjedel) flyttar från väg till järnväg.

Vidare behöver nuvarande tidsplan för komplett dubbelspår på Väst kustbanan anpassas till Fehmarn Bält-förbindelsens färdigställande, så att den återstående enkelspårsträckan är eliminerad till dess.

4. Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

4.3 Stadsmiljöavtal

Länsstyrelsen anser att det är olyckligt att finansieringen för stadsmiljöavtal har tagits bort av regeringen. Trafikverket anger att stadsmiljöavtalen har bidragit till en ökad takt i omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Man anger också att avtalen bedöms ha en väsentlig betydelse för att främja ökad fysisk aktivitet.

Länsstyrelsen instämmer i detta. I kombination med att det inte finns några nya förslag till riktade satsningar på åtgärder i storstäderna ser vi en risk att omställningen av transportsystemet i städerna stannar av. Vi instämmer också i Trafikverkets medskick till regeringen om att det bör övervägas ett statligt stöd till kommuner för att driva på utvecklingen av hållbara och aktiva transporter i städer och tätorter.

6. Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Underhåll av väg och järnväg

Länsstyrelsen anser att det är positivt med planförslagets fokus på vidmakthållande av infrastrukturen. Att förvalta det vi har är ett effektivt sätt att använda våra resurser i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip för god resurshållning. Det är dock en betydande brist att endast tio procent av järnvägens underhållsbehov åtgärdas inom planperioden och hela det eftersatta underhållet åtgärdas först

till år 2050. Detta medan planförslaget möjliggör att vägars underhållsbehov åtgärdas under planperioden. Vi ser också en utmaning med att skjuta på en så stor del av järnvägens underhåll till efterkommande 20-årsperiod. Länsstyrelsen vill därför se en ambitionshöjning vad gäller järnvägsunderhållet i planförslaget.

Vi ser särskilt risker med att underhållet på de regionala järnvägarna halkar efter ytterligare och får en försämrad funktionalitet och robusthet under planperioden. Även om de regionala järnvägarna har begränsad betydelse ur ett nationellt perspektiv, har de likt det mindre vägnätet en stor betydelse för människors arbets-, studie- och fritidsresor. Ur ett beredskapsperspektiv kan de regionala järnvägarna kan också ha betydelse för redundans.

Vi har förståelse för att det är en stor utmaning att återta det omfattande eftersatta underhållet. Det är därför särskilt angeläget att Trafikverket satsar på innovation och utveckling inom järnvägsunderhåll, såväl för den tekniska utvecklingen som för upphandling, kompetensförsörjning och analys av samhällsekonomiska effekter. Länsstyrelsen anser att den stora samhällsekonomiska kostnaden av att underhållsskulden inte arbetas av tidigare behöver få större påverkan på planförslaget.

Investeringar i klimatanpassning

Länsstyrelsen ser positivt på satsningen på klimatanpassningsåtgärder i planen. Det är positivt med tanke på ökande risker för olyckor och samhällsstörningar kopplat till ett förändrat klimat. Det motiveras dock inte varför vägnätets budget för klimatanpassning är över tre gånger så stor som järnvägens. Detta föreslås trots att järnvägen bedöms som extra känslig ur ett sårbarhetsperspektiv, då det är svårare att leda om tågtrafiken vid exempelvis översvämningar.

Det är också positivt att klimatanpassning ingår ”som en förutsättning” vid utformning och genomförande av ny och ombyggd infrastruktur. Det preciseras dock inte hur detta ska genomföras och det finns inga specifika anslagsposter för klimatanpassning under dessa större investeringar (>150 miljoner kronor).

7. Utveckling av transportinfrastrukturen

7.1 Namngivna investeringar

Länsstyrelsen ser positivt på de stora investeringar, inte minst inom järnväg som föreslås i vårt län. Med tanke på Västsveriges strategiska betydelse för bland annat industri och grön omställning,

kompetensförsörjning, internationell handel och beredskap är det välmotiverade investeringar både ur ett regionalt och ett nationellt perspektiv.

Det är bra att fokus läggs på ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Redogörelsen av vilka namngivna investeringar som prioriterats är tydlig och transparent. Det är bra att namngivna investeringar baserar sig på flera nyttor, såsom totalförsvarets behov. Det är däremot svårt att följa hur mycket olika faktorer har påverkat det faktiska resultatet.

I vårt yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen konstaterade vi att Göteborgsregionen och Västsverige ligger långt efter de övriga två storstadsregionerna vad gäller järnvägarna², uppskattningsvis ligger vi åtminstone 20 eller 30 år efter. Bedömningen grundar sig i huvudsak på status för genomgående tågtrafik i storstadskärnan, tillgången till adekvat pendel- och regiontågstrafik, tågförbindelse med den internationella flygplatsen och standarden på järnvägen mellan de största orterna i storstadsregionen. Förslaget till nationell plan bekräftar den bilden. Planens analys av kapacitetsbegränsningar i järnvägssystemet år 2045 visar på stora begränsning i princip i alla riktningar runt Göteborg. Undantaget är Göteborg-Borås där planering av ny järnväg pågår som åtgärder den nuvarande kapacitetsbristen.

Den fulla nyttan av den enorma investering som nu görs i Västlänken kan endast realiseras om järnvägstrafiken fungerar väl med de omliggande större städerna – i alla fem "ekrarna": Uddevalla, Tvåstad (Trollhättan-Vänersborg), Alingsås-Skövde, Borås och Kungsbacka-Varberg. Detsamma gäller för investeringar i Hamnbanan med kopplingen till de järnvägar som har eller potentiellt kan få betydelse för transporter av gods. Trots de investeringar som nu görs på infrastrukturen i Västra Götaland, ser vi stora återstående behov.

Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och vilken ersättningsnivå som objektet maximalt är berättigat till. Trafikverket har föreslagit att

² [länsstyrelsen-vastra-gotaland.pdf](#)

Länsstyrelsen Västra Götaland ersätts med ett maximalt ersättningsbelopp på 59 miljoner kronor kopplat till arbete med ny järnväg Göteborg-Borås och bibana Mölnlycke.

Länsstyrelsen är positiv till detta då projektet är komplext och kräver extraordinära insatser för att möta Trafikverkets behov och tidplan. Dock anser Länsstyrelsen fortsatt att avgränsningen av de arbetsinsatser som är ersättningsberättigade är för snäv. Ersättningen avser enbart kostnader för en länsstyrelses arbete med ett infrastrukturobjekt som föranleds av en tillämpning av 2-4 kap. och 5 kap. 3-5 §§ miljöbalken. Detta fångar inte in bredden eller djupet av de arbetsinsatser som krävs av länsstyrelserna vid stora infrastrukturprojekt. Krav som utgår från miljöbalken utgör onekligen grunden för en stor del av länsstyrelsernas arbete med infrastrukturprojekt, men det täcker långtifrån alla de myndighetsuppgifter som Länsstyrelsen ska bidra med i samband med att ett infrastrukturprojekt ska planläggas och genomföras. En rad parallell- och följdärenden enligt kulturmiljölagen och plan- och bygglagen såväl som enligt andra lagar kommer att krävas och dessa ersätts inte av Trafikverket. Därmed anser Länsstyrelsen att mer än de arbetsinsatser som utgår från krav enligt några kapitel enligt miljöbalken ska vara ersättningsberättigade.

Vidare är det även viktigt att ersättningen är förutsägbar och transparent så att Länsstyrelsens planering för kompetensförsörjning kan göras i förväg. Med nuvarande system där insatser krävs för att beräkna och uppskatta länsstyrelsens timmar/kostnader samt att Trafikverket betalar ut ersättningen i efterhand, skapar svårigheter för länsstyrelsens planering och försämrar möjligheten till att säkerställa den kvalitet och omfattning i arbetsinsats som projektet har behov av. Ett schabloniserat system som bygger på länsstyrelsernas arbetsbehov, ärendets komplexitet och arbetsinsatser utifrån all lagstiftning skulle skapa bättre förutsättningar för länsstyrelserna för att möta Trafikverkets behov när det kommer till prövnings- och planläggningsprocessen.

7.6 Forskning och innovation

Länsstyrelsen ser positivt på planens fyra prioriterade forskningsområden, som har stor relevans i förhållande till ett hållbart, inkluderande och resilient transportsystem. Fokuset på effektivitet och produktivitet är också positivt och relevant, inte minst för de stora underhållsbehov som finns i transportsystemet.

Forskningsagendan som föreslås i planen missar dock att nämna klimatanpassning och relaterade ord som extremväder, kriser och naturolyckor. Länsstyrelsen anser att klimatanpassningsperspektivet bör integreras bland planens prioriterade forsknings- och innovationsområden och tillhörande exempel.

8. Objekt per region

8.4 Västra regionen

Länsstyrelsen står bakom Västra Götalandsregionens prioriteringar för vårt län. Vi vill särskilt lyfta fram att:

- Det är positivt att planeringen av ny järnväg Göteborg-Borås inklusive bibana Mölnlycke fortsätter. Det är också bra att Trafikverket beaktar en eventuell framtida utbyggnad av järnväg mellan Borås och Jönköping i planeringen.³
- Vi ser positivt på att nödvändiga kapacitetsförstärkningar med fyrspår på Västra stambanan på sträckan Göteborg-Alingsås finns med i planförslaget. Vi står bakom prioriteringen av Västra stambanan som nästa stora järnvägsinvestering i vårt län. Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste och hårdast belastade järnvägar. Den har mycket stor betydelse för regional arbetspendling, långväga persontransporter och för godstransporter med koppling till Göteborgs hamn. Den har också betydelse ur ett försvars- och beredskapsperspektiv som en öst-västlig förbindelse från Göteborgs hamn. Kapacitetsbristen på sträckan Göteborg-Alingsås är ett hinder för utveckling i hela stråket Göteborg-Stockholm. Det är därför positivt att planeringen av fyrspår Göteborg-Partille inklusive planskildhet Sävenäs godsbangård inleds. Det är samtidigt angeläget att stråket Göteborg – Alingsås utreds och byggs ut som en helhet med en snabb byggstart.
- Järnvägen i stråket Oslo-Köpenhamn-Hamburg behöver stärkas. Det är positivt att hastighetsökning till 250km/h föreslås på Norge/Vänerbanan och Väst kustbanan på vissa sträckor mellan Öxnered och Lund. Det är däremot en brist att åtgärder för ökad kapacitet på Norge/Vänerbanan mellan Oslo och Göteborg ryms först vid en ökning av planramen med tio procent. Se även under rubrik 3. *Gränsöverskridande planering*.

³ Trafikverket, 2025: [Underlag till samråd 1 Göteborg-Borås, delen Borås](#)

- Det saknas satsningar på de regionala järnvägarna i Västra Götaland. Som tidigare beskrivits ligger utvecklingen av järnvägen långt efter de andra storstadsregionerna. De regionala järnvägarna har stor betydelse för pendling och därmed för utvecklingen i länet. Särskilt stora är behoven på Bohusbanan och Kinnekullebanan i förhållande till standard och utvecklingspotential.
- Det är positivt att trafiksäkerhetsåtgärder genomförs i form av mötesseparering (2+1-väg) på E45 mellan Vänersborg och Mellerud på sträckan Liden-Frändefors. Det är önskvärt att hela sträckan fram till Mellerud byggs ut till samma standard.
- Det är positivt med fortsatt planering av nya slussar i Trollhätte kanal. För att kunna nyttja investeringen fullt ut krävs följdåtgärder, vilket endast ryms vid en ökning av planramen med tio procent.

9. Planförslagets effekter

9.1 Samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys och rangordning av investeringar

Samhällsekonomiska kostnader för utsläpp

Länsstyrelsen ställer sig frågande till vissa antaganden som Trafikverket gör i sin beräkning av samhällsekonomisk kostnad av utsläpp samt antaganden av framtida trafikmängder.

I Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 8 och basprognosen förutsätts att fossila utsläpp från inrikes transporter upphör 2045. Detta bygger på att ytterligare ännu ej beslutade politiska styrmedel introduceras för att styra utvecklingen till nollutsläpp. Länsstyrelsen anser att Trafikverket inte ger begränsning av trafikarbete tillräcklig vikt för utsläppsminskningen från inrikes transporter. Utifrån nu beslutade politiska styrmedel är den prognostiserade trafikökningen inte förenlig med Sveriges klimatåtaganden till 2030 eller 2045.

Antaganden utgår från att Sverige klarar sina åtaganden enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning (Effort Sharing Regulation, ESR) genom andra styrmedel. Därmed saknas det en kostnad för om trafikökningen generellt eller specifika infrastrukturåtgärder innebär att Sverige behöver köpa tillgängligt utsläppsutrymme från andra EU-länder, eller betala den straffavgift som utdöms. Även i den frågan anser Länsstyrelsen att Trafikverket har missat en viktig kostnad av att inte arbeta med begränsningar av trafikarbetet.

Samhällsekonomiska nyttor - indirekta effekter

Länsstyrelsen anser att indirekta effekter av en investering skulle kunna kartläggas bättre. Det gäller exempelvis inverkan på andra marknader såsom arbetsmarknader som kan bidra till regional utveckling och som enligt Trafikverket antingen riskerar att bli försumbara eller att dubbelräknas.

Trafikverket menar också att exempelvis restidsvinster som ligger i resenärseffekterna kan bytas mot ett bättre och billigare boende eller ett jobb med högre lön och längre restid. Detta antagande förutsätter att människors möjligheter att hitta billiga bostäder eller jobb med högre lön är relativt stora. De allra flesta hushåll som byter bostad gör det inom det redan byggda beståndet. Det är också i det befintliga beståndet som bostäder med relativt sett lägre pris- och hyresnivåer finns. Eftersom många av dessa billiga bostäder befinner sig långt ifrån stadskärnorna är således goda pendlingsmöjligheter också en faktor för människors livsval.

Ej beräknade effekter och systemeffekter har vägts in i rangordningen. Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket inkluderar svårkvantifierade effekter som exempelvis påverkan på växt- och djurliv, forn- och kulturlämningar och vattenkvalitet i de samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyserna. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att sådana svårkvantifierade effekter inte undervärderas. Att återställa förstörda livsmiljöer är ofta betydligt mer kostsamt än att undvika negativ påverkan.

9.3 Funktionsmålet

Klimatanpassningsåtgärder

Länsstyrelsen efterfrågar ett bredare angreppssätt på klimatanpassning. Klimatanpassning definieras i planförslaget smalt som tekniska åtgärder för ras, skred och erosion på infrastrukturen som Trafikverket förvaltar och planerar. Det gör det svårt att bedöma hur planens klimatanpassning antas bidra till samhällets och länets resiliens eller sårbarhet ur ett större perspektiv, exempelvis enligt principer som redundans. Principer som robusthet och redundans är gemensamma för både klimatanpassning och totalförsvaret, men när klimatanpassning sorteras för tidigt under en viss typ av risk eller åtgärd missas dessa kopplingar.

Vidare bortser planförslagets klimatanpassningsåtgärder från klimatrisker som exempelvis värme och skogsbrand. Länsstyrelsen anser att planen borde redovisa hur hänsyn tagits till fler risker, eller motivera varför vissa prioriterats utifrån samhällsnytta.

Länsstyrelsen anser också att infrastrukturplanen, inom ramen för klimatanpassning, borde ange hur Trafikverket ämnar arbeta med naturbaserade lösningar uppströms utpekade riskområden. I sin Klimat- och sårbarhetsanalys nämner Trafikverket hur ändrade avrinningsförhållanden som uppstått på grund av hårdgjorda ytor och skogsavverkning kan påverka risken för ras, skred och erosion. Detta är speciellt aktuellt i ljuset av tågolyckan vid skyfallen i Västernorrland där kalavverkning utreds som en bidragande faktor till bortspolningen.⁴

Under 2024 har Trafikverket genomfört flera kunskapshöjande insatser inom klimatanpassning, inklusive en ny klimat- och sårbarhetsanalys⁵, handböcker i riskanalys⁶, ett pilotprojekt inom värme⁷, och en gemensam rapport om risk för skred och sprickbildning i vägar⁸. Dessa insatser verkar inte ha fått genomslag på hur klimatanpassning omnämns och motiveras i infrastrukturplanen.

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket i sin Klimat- och sårbarhetsanalys har använt olika klimatscenarion för bedömning av olika klimatrelaterade risker. För stigande havsnivåer har man utgått från värstascenariot RCP 8,5 som innebär fortsatta eller ökade utsläpp. För övriga risker har man utgått från klimatscenariot RCP 4,5, som förutsätter kraftigt begränsade utsläpp. Detta val bör motiveras, då planens investeringar, med nuvarande utsläppsnivåer, annars kan komma att underskatta risker för exempelvis värme och skyfall.

Slutligen framstår klimatanpassning i planen främst som en tillgänglighetsåtgärd, vilket är missvisande. Det illustreras också av att klimatanpassningsåtgärder sorteras in under funktionsmålet. Klimatanpassning påverkar även trafiksäkerhet och miljö, och borde synliggöras som tvärgående konsekvent genom hela planen och dess underlag.

9.4 Hänsynsmålet

Trafiksäkerheten förbättras, men det är svårt att nå etappmålen. Länsstyrelsen ser positivt på förslagen till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Det är bra att anslagen till trimnings- och miljöåtgärder höjs. Åtgärderna är ofta samhällsekonomiskt

⁴ [Banvallen spolades bort – avverkning misstänks vara orsaken - Skogsaktuellt](#)

⁵ Trafikverket: Klimat- och sårbarhetsanalys 2024.

⁶ Trafikverket, 2024: Handbok. Riskanalys vald vägsträcka.

⁷ Trafikverket, 2024: Pilotprojekt – Klimat- och sårbarhetsanalys – fokus värme.

⁸ Löfroth, H, Fritzson, H, Holmén, M, Lundström, K, Rudebeck, D, Abed, A, Karstunen, M, Jia, Q, Laue, J, 2024, Långsamma skred i skiktad siltig jord, förstudie – BIG A2022-01, Statens geotekniska institut, SGI, Linköping.

lönsamma och det uppstår ofta synergieffekter med andra områden inom hänsynsmålet när förbättringsåtgärder görs i den befintliga infrastrukturen.

Länsstyrelsen anser att åtgärder där en befintlig väg omvandlas till en 2+1 väg med mitträcken behöver inkludera planer på att säkerställa en fortsatt möjlighet till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Om sådana åtgärder genomförs utan att säkerställa detta innebär det att tillgänglighet för bil samt trafiksäkerhet på väg värderas högre än aktiva och hållbara färd sätt.

Planförslaget ger liten minskning av vägtrafikarbetet och klimatpåverkande utsläpp

Länsstyrelsen anser att Trafikverket underskattar vilken inverkan transportsystemets utformning har på utsläppen från trafiken. Det finns gott om forskning som antyder att transportsystemets utformning har stor inverkan på val av transportmedel.⁹ Hållbara alternativ som gång-, cykel- och kollektivtrafik behöver vara pålitliga och erbjuda god tillgänglighet för att vara ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Trafikverket anger att infrastrukturen inte har en stor inverkan på framtida utsläpp av växthusgaser. Det är i direkt motsättning till hänsynsmålet som anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt ökad hälsa främjas. Det gäller i synnerhet etappmålet om att *Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.*

Trafikverket anger i miljökonsekvensbeskrivningen att minskningen av utsläpp, både från trafiken och från drift och underhåll av infrastrukturen, är beroende av många olika styrmedel. Det stämmer, samtidigt anser vi att Trafikverket därmed förminskar planförslagets påverkan. Det är också riskfyllt att i stor utsträckning förlita sig på andra styrmedel för att planförslaget ska få önskad klimateffekt. Med 1 200 miljarder kronor att fördela på tolv år bör det vara möjligt att åstadkomma mer klimatnytta än en minskning med en halv miljon ton fram till år 2045.

Länsstyrelsen anser också att det är för lite fokus på transporteffektivitet i planen. Regeringen betonar i infrastruktur-

⁹ Trivector 2009: [Att hantera inducerad efterfrågan på trafik](#)

propositionen, vid sidan av underhåll, kostnadseffektiva åtgärder för att optimera transportinfrastrukturen och öka transporteffektiviteten.¹⁰ Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer planförslaget leda till att trafikarbetet minskar med 0,3 % jämfört med en utveckling utan det. Likt ovan är det en brist att planen med sin omfattande budget inte förmår att styra utvecklingen åt ett mer transporteffektivt samhälle, mer än på marginalen. Trafikverket anger att minskat vägtrafikarbete kan göra att klimatmålet kan nås på ett mer kostnadseffektivt sätt, eftersom behovet av fossilfria drivmedel år 2045 då minskar. Den slutsatsen bör i större utsträckning genomsyra planförslaget.

Blandade bidrag till miljö och hälsa

I planens miljökonsekvensbeskrivning anges att utsläppen av slitagepartiklar förväntas öka med 35 procent till 2045, vilket bedöms bero på ett ökat trafikarbete och högre hastigheter. Mängden slitagepartiklar påverkas dessutom av andelen dubbdäck och trenden med ökande fordonsvikt, särskilt hos el-, hybrid- och dieslbilar. Dessa två faktorer har inte beaktats i beräkningarna av utsläpp till luft då Trafikverket anser att utvecklingen för dessa två faktorer är osäker.

Hur denna avgränsning påverkar bedömningen av planens effekt på luftutsläppen är svårt att värdera. Länsstyrelsen anser dock att det finns en risk att utsläppen av partiklar har underskattats. Det innebär även en underskattning av svårigheterna att klara de skärpta gränsvärden för partiklar som EU har beslutat om och som börjar gälla från och med år 2030.

Ökad transporteffektivitet bidrar utöver minskade klimatutsläpp till mindre partikelutsläpp, något som kommer vara en utmaning oavsett om fordon drivs på el eller andra fossilfria drivmedel. Dessutom innebär minskat trafikarbete minskade bullerstörningar. Att inte arbeta mot ökad transporteffektivitet innebär att Trafikverket och andra aktörer behöver bära större ekonomiska kostnader, exempelvis för uppförande av bullerskydd och försämrad hälsa. Det här är ytterligare anledningar till att Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver arbeta mer med att utforma ett effektivt transportsystem där det totala trafikarbetet begränsas.

¹⁰ [Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera](#)

Positiva bidrag till natur- och kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att det är svårt att bedöma om de positiva effekterna på naturmiljö och kulturmiljö överväger de negativa. Vi delar bedömningen att det behövs riktade miljöåtgärder för befintliga brister i infrastrukturen och ser positivt på den ökade satsningen på trimnings- och miljöåtgärder. Åtgärder som minskar infrastrukturens negativa påverkan på landskapet och dess naturvärden är mycket angelägna. Länsstyrelsen vill passa på att särskilt uppmuntra Trafikverkets ambition att jobba mer aktivt utifrån sin kulturmiljöstrategi. Vi ser också positivt på att Trafikverket tagit fram prioriteringsgrunder för vidmakthållande av väg och principer för järnväg avseende miljö och klimat.

Trots den föreslagna satsningen på miljöåtgärder konstateras att omfattande brister i infrastrukturens landskapsanpassning kommer att kvarstå. Länsstyrelsen delar denna uppfattning och efterfrågar därför ytterligare satsningar på miljöåtgärder, särskilt inom delområdet *Landskap*. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är en ytterligare ambitionshöjning såväl motiverad som genomförbar.

Vad gäller effekter för jordbruket vill vi poängtera att påverkan inte enbart är knuten till infrastrukturens yta. Även påverkan på själva jordbruket lokalt kan bli stort vid förändringar av infrastrukturen. Det är positivt att sträva efter att ta så lite ny mark i anspråk som möjligt, men det är också viktigt att bibehålla möjligheten att fortsatt bedriva ett rationellt jordbruk vid förändring av infrastruktur.

Minskad risk för förorening av mark och vatten

Det är positivt att Trafikverket identifierar brister i den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen som är kopplade till vatten samt beskriver tänkta och planerade förbättringsåtgärder. I planförslaget ligger fokus på åtgärder i vattenförekomster som har betydelse för dricksvattenförsörjningen, medan vattenförekomster med höga ekologiska värden i mindre utsträckning åtgärdas.

Det är önskvärt att fler av de högst prioriterade objekten kopplade till betydande ekologiska värden i vattenmiljöer åtgärdas. I miljökonsekvensbeskrivningen finns tre ambitionsnivåer, där den högsta nivån ger bättre förutsättningar att både skydda dricksvattenförekomster och uppfylla målen inom svensk vattenförvaltning och EU:s krav. Länsstyrelsen betonar vikten av den högre ambitionsnivån och att stor hänsyn behöver tas till biologisk mångfald i vattenmiljöer.

9.5 Målkonflikter och synergier

Länsstyrelsen anser att det är positivt att målkonflikter och synergier lyfts fram i ett sammanhang. Att minska målkonflikter och få så stora positiva synergieffekter som möjligt i planen som helhet är nödvändigt för att nå de transportpolitiska målen.

Bedömningen av synergieffekter skulle vinna på att breddas och innefatta områden inom de transportpolitiska målen och områden som ligger utanför. Ett exempel är totalförsvarets behov, där vi ser möjliga synergier med klimatanpassning, klimatomställning och regional utveckling. Genom att undvika att alltför tidigt sortera in frågor under en viss typ av risk eller åtgärd kan synergier tas till vara, vilket också kan bidra till kostnadseffektivitet.

9.6 Konsekvenser av omprövning

Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket har omprövat tidigare objekt om de varit olönsamma. Det är positivt ur ett samhälls-ekonomiskt perspektiv likväl som ur ett resurshushållningsperspektiv. De samhällsekonomiska modeller Trafikverket använder för att bedöma om objekt är lönsamma behöver samtidigt utvecklas så att de blir mer transparenta och styr mot uppsatta mål.

9.8 Effekter för totalförsvaret

Länsstyrelsen noterar att Trafikverket använt totalförsvarets behov vid urvalet av föreslagna åtgärder. Vi kan dock inte bedöma om urvalet av åtgärder på bästa sätt tillgodoser totalförsvarets behov då bedömningarna inte redovisas. Vi ställer oss bakom resonemanget och ser att oavsett detta kommer totalförsvarets behov att bättre tillgodoses.

Ur ett totalförsvarsperspektiv ser vi positivt på underhålls- och utbyggnadsåtgärder som bland annat omfattar utbyggnad till den högsta bärighetsklassen för tung trafik, BK4.

Vid ett scenario med påverkan i Östersjöområdet får Göteborgs hamn och andra hamnar längs västkusten en avgörande betydelse för försörjning ur både ett militärt och civilt perspektiv.

Kopplingarna österut från hamnarna behöver då vara robusta och ha tillräcklig kapacitet för att försörja hela landet. Vi anser därför att det är av största vikt ur ett totalförsvarsperspektiv att de strategiska flödena av gods från Göteborgs hamn förbättras. Det är också av stor vikt att de strategiska flödena från de petrokemiska anläggningarna på västkusten och andra viktiga anläggningar för totalförsvaret inom hela Västra civilområdet förbättras.

En åtgärd vi ser som prioriterad för att ge bättre förutsättningar för godsflöden från Göteborgs hamn är Sävenäs planskildhet. Andra åtgärder som leder till bättre kapacitet och därmed bättre förutsättningar för godsflöden från Göteborgs hamn och som bör ges en högre prioritet ur ett totalförsvarsperspektiv är:

- Norge-Vänerbanan, Kil-Skälebol, mötesspår
- Västkustbanan, Tyllered, förbigångsspår
- Västkustbanan, Halmstad C, uppställningsspår

Trafikverket anger att åtgärder som i huvudsak syftar till att stärka civilt eller militärt försvar, och som både Försvarmakten och Trafikverket bedömer som prioriterade, kräver beslut och finansiering i särskild ordning enligt regeringens direktiv. Det är en brist att dessa åtgärder ännu inte har klarlagts då det skapar otydligheter i hur transportsystemet som helhet ska utvecklas.

När dessa åtgärder är klarlagda måste en analys göras över hur de kan genomföras så snabbt som möjligt. Det är viktigt att de inte konkurrerar med åtgärderna i den nationella planen om tillgängliga maskinella resurser eller om den kompetens som det redan idag råder stor brist på.

Miljökonsekvensbeskrivning

4. Alternativ

Länsstyrelsen anser att det hade varit önskvärt med ett alternativ i miljökonsekvensbeskrivningen som visar hur planen som helhet kan utformas i linje med de transportpolitiska målen. Då blir det enklare att utläsa skillnaden mellan vad planen faktiskt bidrar med och vad som krävs för full måluppfyllelse. Vissa delar kan ligga utanför planens rådighet, som att budgeten eller genomförandetiden inte räcker till för att nå alla mål. Genom att synliggöra glappet mellan planförslag och måluppfyllelse kan miljöbedömningen bli ett värdefullt underlag till beslutsfattare, både nu och vid framtida revideringar av planen.

6. Planförslagets effekter och bidrag till måluppfyllelse

Synpunkter på planförslagets effekter och bidrag till måluppfyllelse inom olika områden kommenteras i första hand under *Planförslaget* ovan.

Länsstyrelsen anser att bedömningsskalan som används i miljökonsekvensbeskrivningen saknar ett steg när förslaget bidrar

positivt till måluppfyllelse. Enligt bedömningsskalan räcker det med en liten positiv riktning för att bedömningen inom området ska bli positivt, även om glappet till måluppfyllelse är stort. Det illustreras bland annat inom klimatpåverkan, där bedömningen blir positiv trots att den är marginell och långt från målen. Även om texten under respektive område beskriver en problematiserad bild, riskerar den gröna färgen i bedömningsskalan att bli missvisande.

8.1 Medskick till regeringen

Länsstyrelsen delar miljöbedömningens medskick och förslag till regeringen inför den fortsatta beredningen och fastställelsen av nationell plan.

Stöd till investeringar i ombordsutrustning för ERTMS

Länsstyrelsen har inga synpunkter på redovisningen av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för European Rail Traffic Management System (ERTMS).

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektören Jörgen Peters med handläggaren för regional planering Lena Andersson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsarkitekten och funktionschefen Andreas Lidholm medverkat.

I handläggningen i övrigt medverkade regionala utvecklingsstrategen Mikael Cullberg, handläggaren för miljöavdelningen Simon Isberg, handläggaren för miljöavdelningen Jakob Länje, beredskaps-handläggaren Lars Westholm, klimatanpassningsstrategen Ebba Brink, bostadsstrategen Pernilla Irewährn, planarkitekten Matea Corkovic, naturvårdshandläggaren Anders Bergström, vattenhandläggaren Åsa Sandberg, antikvarien Johan Apelman och handläggaren för landsbygdsavdelningen Jannicke Hellberg.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.