



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)

## Yttrande över remiss om inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

LI2023/03919

### Inledning

Länsstyrelsen yttrar sig som regional statlig myndighet, utifrån ansvaret att främja länets utveckling och rollen att samordna statliga myndigheter i samhällsplaneringen. Länsstyrelsens uppdrag är att verka för ett ökat genomslag av både de nationella klimat- och energimålen inom regionalt utvecklings- och tillväxtarbete och rättighetsbaserade mål samt ökad integration av klimat och miljö i det regionala tillväxtarbetet.

### Sammanfattning

- Länsstyrelsen vill starkt poängtera att infrastrukturen i länet är eftersatt och har varit under lång tid. Sett till antalet invånare i länet har det fördelats en väldigt liten del av Trafikverkets budget i nationell plan till Kalmar län.
- Länets förutsättningar innebär att flera viktiga stråk med koppling mot kringliggande regioner berörs. Länsstyrelsen vill därför poängtera att Kalmar län har ett behov av ett starkt samarbete över länsgränserna. Detta inkluderar regionöverskridande samverkan med bland annat Trafikverket.
- Länsstyrelsen instämmer i att underhåll och effektivisering av befintlig infrastruktur är av största vikt för

transportsystemets funktion. Även ur ekonomisk synvinkel och ur miljöaspekt är detta angeläget.

- Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets underlag brister i att beskriva hur hänsynsmålet som är en del av det transportpolitiska målet ska uppfyllas. Länsstyrelsen bedömer också att Trafikverkets inriktningsunderlag inte bidrar till att de nationella och globala klimatmålen nås. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur den nationella transportplaneringen ska bidra till att målen nås, utan stannar vid att fastställa att utsläppen behöver minskas snabbt och att de styrmedel som finns inte är tillräckliga.

## Länsstyrelsens synpunkter på inriktningsunderlaget

### Måluppfyllelse

Inriktningsunderlaget beskriver inte hur den nationella transportplaneringen ska bidra till att målen nås, utan stannar vid att fastställa att utsläppen behöver minskas snabbt och att de styrmedel som finns inte är tillräckliga. Trafikverkets basprognos baseras på att bilresandet kommer att öka med nästan 25 % fram till 2040. Att den ligger till grund för hur den ekonomiska ramen fördelas går rakt emot både klimatmål och miljö kvalitetsmål. Grunden i arbetet med inriktningen borde i stället vara att målen ska nås. För att det ska ske behöver Trafikverket ta in andra perspektiv i sin samhällsplanering. Tillgängligheten i landet bör stärkas genom en infrastrukturplanering som bidrar till att mål gällande klimat, luftkvalitet, biologisk mångfald, ökad folkhälsa och social hållbarhet nås.

### Klimatmål och klimatpåverkan

I regeringens klimathandlingsplan, *Hela vägen till nettonoll*, står det att; ”utöver elektrifiering, effektivare fordon och hållbara fossilfria drivmedel finns en potential att minska transporternas utsläpp av växthusgaser med åtgärder som ökar transporteffektiviteten.” Det följs av argumentet att en ökad effektivitet också frigör el till andra ändamål och därmed en snabbare omställning av samhället i stort. Trafikverkets underlag tar dessvärre inte hänsyn till regeringens klimatpolitiska handlingsplan och vikten av transporteffektivitet, där trafikmängden kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten. Länsstyrelsen ställer sig frågande till Trafikverkets definition av

transporteffektivitet jämfört med den definition regeringen framför. I stället för att aktivt planera för ett transporteffektivt samhälle föreslår Trafikverket styrmedel som ökar användningen av fossilfria drivmedel och en prissättning av koldioxidutsläpp eftersom det i någon mån också minskar trafikmängderna.

I den prognos som Trafikverket redovisar framkommer att befolkningen och ekonomin förväntas växa kraftigt och driva på transportefterfrågan. En 25 procents ökning av persontransportarbetet är problematisk sett till transportsektorns etappmål (-70 % till 2030 jmf med 2010). För det första är prognosen baserad på den historiska utvecklingen och för det andra kan den inte påstås ligga i linje med hur utvecklingen borde se ut för att inte äventyra etapp- och klimatmålen.

Att inte koppla denna betydande ökning av trafik till behovet av andra mobilitetslösningar är olyckligt, särskilt eftersom de har potential att i stället minska framtida transportbehov. Och det fungerar så att om infrastrukturen för motortrafik prioriteras så kommer den att öka. Det är också så att effektivare fordon kan ytterligare öka transportefterfrågan. Det har sin förklaring i den så kallade rekyleffekten. Bränslesnålare fordon leder till lägre körkostnader och därmed ökat körande. I slutänden kan det innebära större utsläpp. Men, transporteffektivitet kan också innebära att föra över transporter från väg till järnväg och sjöfart, eftersom även elektrifierad vägtransport kräver betydligt mer energi än spårbunden och sjöburen.

Elektrifiering är naturligtvis en viktig pusselbit i sammanhanget men det ger en ökad efterfrågan på el i ett läge där det redan råder kapacitetsbrist i elnätet. Det finns alltså risker att den försenas samtidigt som det transportpolitiska måläret 2030 kommer allt närmare. Att räkna in en användning av biodrivmedel är förstås ingenting nytt i sammanhanget, men all förbränning genererar utsläpp. Transportsektorns anspråk på hållbara drivmedel behöver också ställas i relation till andra samhällssektorer som sjöfart, flyg och industri.

## Transportsystemet

Länsstyrelsen är positiva till det stora fokus som läggs på underhåll och effektivisering av den befintliga infrastrukturen. Länsstyrelsen delar bilden av att tillgängligheten i hela landet ökar med en välfungerande och robust infrastruktur.

Länsstyrelsen är även positiva till Trafikverkets förslag att anpassa och utveckla trafiklagstiftningen för att öka tillgängligheten för cykeltrafikanter.

## ASEK

Trafikverket använder sig av en kostnadsnyttoanalys som heter *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn*, förkortat ASEK. Det är denna metod som ligger till grund för den inriktning som Trafikverket förordar. Denna metod baseras på att kostnader och nyttor vägs mot varandra. Grunden ligger i att om nyttan är större än kostnaden, kan det som förloras genom åtgärden kompenseras. För att politiska mål ska uppfyllas bedömer länsstyrelsen att denna metod är ineffektiv. Ett arbetssätt som i stället utgår från att de politiska målen ska nås till minsta kostnad bör vara grunden för planeringen.

Utöver denna brist vill länsstyrelsen också lyfta fram problemen med den diskonteringsränta som används. Den är nu på 3,5 %, vilket innebär att både samhällsnyttor och kostnader som inträffar om hundra år kan bortses ifrån. Det gör att resultatet blir att hänsyn inte tas till exempelvis effekterna av klimatförändringar som vi kan se först om 100 år. Detta går alltså direkt emot generationsmålet som säger att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

## Kalmar läns förutsättningar och möjligheter till utveckling

Länsstyrelsen vill starkt poängtera att infrastrukturen i länet är eftersatt och har varit under lång tid. Sett till antalet invånare i länet har det fördelats en väldigt liten del av Trafikverkets budget i nationell plan till Kalmar län. Sedan åtminstone 2010 är det endast Jämtland som fått lägre andel av budgeten än Kalmar län.<sup>1</sup> I regeringens direktiv till inriktningsunderlaget står att utgångspunkten för uppdraget ska vara att den statliga infrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas. Med en sådan snedfördelning av resurserna kan det knappast sägas stämma.

Länsstyrelsen vill lyfta fram att viktiga stråk för persontrafik och godstransporter på vägar i länet är E22:an i nord-sydlig riktning samt riksväg 25 i ost-västlig riktning. E22 länkar samman Skåne,

---

<sup>1</sup> [HelaKungariket2023-Final.pdf \(handelskammaren.com\)](#)

Blekinge, Kalmar och Östergötlands län och flera viktiga hamnar, och är av stor betydelse både regionalt och nationellt. Även riksväg 25 utgör ett viktigt stråk som binder samman flera arbetsmarknadsregioner.

Det är viktigt att länets kommuner inte begränsas i sin möjlighet till utveckling i länet i stort och framför allt längs dessa stråk. Länsstyrelsen efterlyser att Trafikverket tydligare ska se sin roll som samhällsplanerare. Trafikverket bortser från den stora påverkan på regional och lokal planering som infrastrukturen har, exempelvis i form av tillåtandet av nya på- och avfarter. Det begränsar såväl utvecklingen i länet som kommuners möjlighet till att öka transporteffektiviteten. Den målkonflikt som uppstår mellan Trafikverkets planering och den kommunala respektive regionala planeringen bör tydligare belysas.

Länsstyrelsen vill också peka på infrastrukturer till länets hamnar som en betydelsefull del i länets möjlighet till utveckling och robusthet.

Gällande spårbunden trafik ser länsstyrelsen med anledning av den senaste tidens utredningar och förslag gällande Stångådals-Tjustbanorna att dessa behöver en upprustning som medger en ökad turtäthet och färre avbrott i trafiken till följd av olyckor med nedfallna träd. Möjligheten till utökad godstransport i kombination med elektrifiering är av största vikt för att minska tung trafik på vägarna.

## Omprövning av obundna projekt

Länsstyrelsen är positiva till att projekt som inte är samhällsekonomiskt lönsamma kan komma att omprövas, men vill också påpeka att det skapar en stor osäkerhet på regional och lokal nivå kring vilka projekt som påverkas och riskerar att inte bli av. Trafikverket använder begreppen bundna och obundna projekt, men vilka projekt det handlar om framgår inte. Omprövningen bör föregås av stor transparens och en analys av inte bara den nationella utan även den regionala nyttan av projektet.

Länsstyrelsen anser även denna process bör föregås av en analys av hur projektet svarar mot de transportpolitiska målen och hur dessa kan nås så effektivt som möjligt. Länsstyrelsen efterlyser alltså en bredare analys av vad som anses vara samhällsekonomiskt lönsamt.

## Tågtrafik

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bild av att ERTMS bör införas snarast i hela landet för på att öka tillförlitligheten för tågtrafiken.

Länsstyrelsen noterar att Trafikverkets basprognos visar att tågtrafiken ska öka med 50 % fram till 2040. Länsstyrelsen saknar en tydlig redogörelse hur och var den tågtrafiken ska få plats.

## Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen i Kalmar, som också är vattenmyndighet för Södra Östersjöns vattendistrikt vill lyfta fram Trafikverkets åliggande enligt [Vattenmyndigheternas Åtgärdsprogram för vatten 2022–2027](#).

Där framgår Trafikverkets ansvar för att minska vägars och järnvägars påverkan på yt- och grundvatten, så att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas.

Vattenförvaltning genomförs i sexårscykler. Den nuvarande vattenförvaltningscykeln avslutas i december 2027 och det innebär i princip den slutliga tidpunkten för när alla åtgärder ska ha genomförts som krävs för att uppnå god vattenstatus. Påverkan från infrastrukturåtgärder är på många platser starkt bidragande till att god vattenstatus inte uppnås, och det behövs därför omfattande insatser för att åtgärda denna påverkan inom den angivna tiden.

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverket i efterföljande infrastrukturplanering behöver redovisa en tydlig och konkret planering för de åtgärder i väg- och järnvägsnätet som behövs för att uppnå god vattenstatus.

## Social hållbarhet

Utifrån länsstyrelsens roll att bevaka och följa upp bland annat de rättighetsbaserade målen samt agenda 2030 yttrar sig länsstyrelsen över frågor som rör social hållbarhet.

Inriktningsunderlaget behöver förtydliga och utveckla hur underlaget tar olika grupper i beaktande, utifrån exempelvis kön, socioekonomisk bakgrund och barns olika förutsättningar. I de transportpolitiska principerna saknas barn och unga, hälsa, social hållbarhet samt jämställdhet som uttalat fokus.

I den fortsatta processen bör sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser göras på de åtgärdsförslag som presenteras.

Det saknas ett barnrättsperspektiv utifrån barnkonventionens ambition kring inflytande och delaktighet, särskilt när det gäller processen inför att ta fram inriktningsunderlag.

Jämställdhetsperspektivet saknas i inriktningsunderlaget. Det saknas generellt könsuppdelad statistik i underlaget. Länsstyrelsen efterlyser en mer nyanserad analys av personresande, transportmönster, kommunikation och skillnaden mellan män och kvinnor. Analysen behöver kopplas till ambitioner om klimatmål.

Könsneutrala eller könsblinda begrepp används generellt, utan att varken dela upp begreppet "alla" i särskilt utsatta grupper, villkor eller förutsättningar. Målet är Trafik för alla – utan att definiera hur/vad föreslagna insatser/aktiviteter/beslut får för konsekvenser för olika grupper av män, kvinnor, barn, unga, grupper utifrån olika sociala villkor – det behövs en tydligare analys för hur det kan drabba, och för vem samhällsnyttan ska vara till för.

## Krisberedskap och civilt försvar

Det förvärrande säkerhetspolitiska läget har medfört att totalförsvaret behöver stärkas. En välfungerande infrastruktur är av väsentlig betydelse för ett motståndskraftigt totalförsvaret. Detta har ytterligare aktualiserats i samband med Sveriges Nato-medlemskap, vilket även medfört ett ökat fokus på förbindelserna i öst-västlig riktning.

Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att skyndsamt utreda vad kraven i och med medlemskapet i Nato innebär och vidta åtgärder tillsammans med länsstyrelserna och kommunerna.

Länets hamnar och tillhörande infrastruktur har strategisk betydelse för totalförsvaret. Sveriges roll som en del av försvaret av Östersjön aktualiseras också av medlemskapet i Nato.

## Trafiksäkerhet och trygghet

Mittseparering är en viktig åtgärd för att öka trafiksäkerheten, och det är denna lösning som föreslås vara i fokus för länsplaneupprättarna. Länsstyrelsen vill påpeka att mittseparering är en dyr åtgärd, som dessutom endast gynnar vägtrafik. Ett för stort

fokus på denna åtgärd riskerar att andra, lika viktiga åtgärder prioriteras bort.

När trafiksäkra miljöer ska utformas är även den *upplevda* tryggheten en viktig aspekt. Här är det viktigt att ha med sig att den upplevda otryggheten ter sig olika för olika grupper. Kvinnor upplever till exempel ofta en större otrygghet än män. Trafiksäkra miljöer, som gångtunnlar, upplevs ofta som otrygga. Oskyddade trafikanter och framför allt barn, som har sämre möjlighet till överblickbarhet och inte lika utvecklat konsekvenstänkande har behov av trafikmiljöer anpassade efter sina behov. Detta bör vara en prioriterad fråga i den fortsatta infrastrukturplaneringen.

## Biologisk mångfald

Länsstyrelsen delar Trafikverkets ambition återställandet av biologisk mångfald samt att det är bråttom. Länsstyrelsen delar dock inte Trafikverkets bedömning att transportinfrastrukturens landsomfattande nätverk skulle kunna knyta ihop områden med biologisk mångfald (s. 228). Länsstyrelsen menar att vägar och järnvägar snarare skapar barriärer i de spridningskorridorerna som är viktiga för den biologiska mångfalden.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Allan Widman med planarkitekt Hanna Nilsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har även Ana Norlén, avdelningschef, Pär Hansson, enhetschef, Madeleine Mårtensson, samhällsbyggnadsenheten, Helen Nilsson, enheten för social hållbarhet, Niklas Holmgren vattenmyndigheten Södra Östersjön, samt Leonardo Arias och Andreas Thulin, krisberedskapsenheten deltagit.

*Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.*