



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remiss om Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037

Er beteckning: rapport 2024:003, LI2023/03919

Samlad bedömning

Inriktningsunderlaget redovisar väl konsekvenserna för medelsfördelning för samma planeringsram som för den nu gällande planen och för fyra alternativa ramnivåer, där ramen ökas respektive minskas med 10 eller 20 procent. Slutsatsen att det inte är möjligt att inom nuvarande ram inrymma både de resurser som krävs för att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet, återta eftersatt underhåll och genomföra investeringar i den nuvarande planen i planerad takt. Det är också rimligt att anta att tillgänglighetsvinsterna i form av ökad rörlighet på arbetsmarknaden, produktivitet och inkomster ökar med storleken på ramnivåerna.

Länsstyrelsen är angelägna om att planerade och pågående investeringar i Stockholms län enligt gällande plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförs. Vi menar att planerade väg-, järnvägs- och kollektivtrafikåtgärder alla är viktiga investeringar, för att klara de transportpolitiska målen i vårt län. Åtgärderna behövs för att öka säkerheten och tillgängligheten för såväl gods- som personresor. Flera av åtgärderna är även en förutsättning för att huvudstadsregionen ska kunna tillgodose det växande behovet av bostäder, arbetsplatser och samhällsservice med tillgång till attraktiv kollektivtrafik.

Ramen bör vid sidan av vidmakthållande av väg och järnväg även inrymma nya investeringar för att ytterligare förbättra tillgängligheten i syfte att stärka Stockholms läns beredskapsförmåga, tillväxt och hållbar utveckling. Utifrån de scenarier som redovisas anser Länsstyrelsen i Stockholms län därför att det är nödvändigt med en utökad ram.

Säkerhet

Utvecklingen i omvärlden, uppbyggnaden av vår beredskapsförmåga och Nato-medlemskap adderar en dimension och kommer att ställa skärpta krav på vår transportinfrastruktur, inte minst när det gäller robusthet. Det handlar bland annat om att förstärka väst-östliga förbindelser och ökad kapacitet till/från exempelvis hamnar/flygplatser.

Departementsskrivelsen *Kraftsamling Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret* (Ds 2023:34) betonar följande: "Svenskt territorium och transportvägarna genom i Sverige är centrala för övriga allierade i försvaret av de östra medlemsländerna. Ur ett svenskt perspektiv är Stockholmsområdet av central strategisk betydelse. Där finns rikets ledning inklusive regering, riksdag samt flera viktiga myndigheter och andra aktörer i samhället. Regionen är också ett nav för flera samhällsviktiga sektorer och har en stor befolkningskoncentration."¹

I jan 2024 lämnade Trafikverket in sin slutrapport *Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter*².

Med hänsyn till den kunskap som byggts upp i ovan nämnda uppdrag anser Länsstyrelsen att det är viktigt att ha en helhetssyn på behoven i länet. Många av de investeringar som skulle stärka totalförsvaret har även nytta som tillfaller det civila samhället och bidrar till ekonomisk tillväxt. Gränsdragningen var den huvudsakliga nyttan ligger är inte tydlig. Hur detta ska samplaneras och finansieras är både en skyndsam och prioriterad fråga.

Tillväxt

För att gynna den ekonomiska tillväxten och för att Sverige ska kunna ligga i framkant, konkurrera med andra storstadsregioner, kunna attrahera utländsk kompetens och företag är fungerande infrastruktur över hela landet ett måste. Länsstyrelsen ser positivt på att inriktningsunderlaget tar ett helhetsgrepp och ser till olika dimensioner av infrastrukturens påverkan på tillväxt. Länsstyrelsen anser dock att Trafikverket bör utveckla och beskriva effekterna på tillväxten. Underlaget saknar en tydlig analys, diskussion och

¹ [Kraftsamling. Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret \(riksdagen.se\)](#)

² [Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskaps-sektorn för transporter \(diva-portal.org\)](#)

problematisering kring behoven av olika typer av infrastruktur för att svensk export och import ska kunna löpa på och bidra till den ekonomiska tillväxten i landet.

Det är viktigt att beakta de regionala skillnaderna och behoven av infrastruktur. Finansieringen bör utgå ifrån de regionala behoven av infrastruktuursatsningar och hur dessa påverkar den ekonomiska tillväxten. Som Sveriges huvudstadsregion befinner Stockholms län på en internationell marknad i konkurrensen om företag, investeringar och talanger och är i många delar Sveriges tillväxtmotor. Samhällets robusthet inklusive trygghet, bostäder och inte minst ett väl fungerande infrastruktuursystem med hög internationell tillgänglighet är avgörande för Stockholms läns attraktivitet och varumärke. Bristande underhåll i infrastrukturen i länet påverkar befintliga företags möjligheter att investera och växa, och är ett hinder för nya företagsetableringar vilket påverkar företagets konkurrenskraft.

Trots att näringsgrensstrukturen domineras av kunskapsintensiva tjänsteföretag är Stockholms län det näst största länet för tillverkningsindustrin. Exempelvis svarar länets företag för en dryg femtedel av rikets samlade varuexport. I Stockholms län finns närmare 25 procent av landets förädlingsföretag. Livsmedelsindustrin är Sveriges fjärde största industri och Stockholms läns livsmedelsindustri är en av de snabbast växande i landet. Därtill består Stockholms län av både av storstad med trängsel som följd och landsbygd inklusive skärgårdsöar med dess specifika infrastrukturutmaningar.

Skärgårds- och landsbygdsutveckling

Landsbygdsperspektivet beaktas genomgående väl i inriktningen. Men skärgårdsperspektivet saknas, med särskilda behov och förutsättningar. Infrastruktur specifikt i Stockholms skärgård är betydelsefull för länets attraktionskraft och påverkar bilden av Sverige internationellt. I skärgård och skärgårdsmiljö råder exempelvis stora säsongsvariationer som kräver att infrastruktur kan skalas upp och ner samt bytespunkter mellan infrastruktur på land och till havs.

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket i underlaget har ett avsnitt gällande turistresor och behovet av att sammanställa den statistik och digitala data som finns att tillgå. Det är viktigt att sjövägar/vattenvägar och sjötrafik värderas på samma sätt som vägar och trafik på land. Inriktningsunderlaget beaktar inte

tillräckligt behovet av hållbara person- och godstransporter i skärgårdsmiljö där det finns stora utmaningar logistiskt, ekonomiskt och utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av ambitionen och riktlinjer för statlig bilfärja.

Arlanda

Länsstyrelsen framförde bland annat följande i samband med remissen av rapporten *Arlanda flygplats – en plan för framtiden* (Dnr 2022/01350) år 2022³:

”För en huvudstadsregion med ett kunskapsintensivt näringsliv är direktlänkar till omvärlden en viktig förutsättning för fortsatt kunskapsutbyte, innovation och konkurrenskraft. I det avseendet spelar Arlanda flygplats en avgörande roll. I ett scenario där Arlanda flygplats inte längre har tillräcklig kapacitet att möta efterfrågan på resor till och från Stockholm begränsas tillgängligheten till Sveriges huvudstad. Det hämmar den ekonomiska aktiviteten och Stockholm som tillväxtmotor stannar av. Omvärldslänkarna är inte bara betydelsefulla för huvudstadsregionen. Även för de industri-satsningar som sker i norra Sverige är omvärldslänkarna genom Arlanda en viktig förutsättning för att hävda sig i en internationell konkurrens och attrahera såväl arbetskraft som ytterligare investeringar. En modern, välfungerade och uppkopplad flygplats i huvudstadsregionen är därför av betydelse för hela Sverige. Arlanda kommer också få större betydelse för den samhällsviktiga luftfarten.” och totalförsvaret när Bromma flygplats läggs ned. Mot den bakgrunden är det nödvändigt att ge Arlanda goda förutsättningar för fortsatt utveckling och förstärkt kapacitet i linje med utredarens förslag. I detta ligger inte bara goda länkar till omvärlden utan även möjligheterna att ta sig till och från flygplatsen. Inte minst för över-dagenresenärer som värdesätter korta ledtider från dess att flygplanet landat till dess man tagit sig till sin anslutningsresa och vidare till sin målpunkt.”⁴

December 2023 beslutade regeringen att utse Peter Norman samordnare med uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och

³ [Remiss av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11 - Regeringen.se](#) (2024-03-21)

⁴ [länsstyrelsen-i-stockholms-lan.pdf \(regeringen.se\)](#) (2024-03-21)

från Arlanda flygplats. Uppdraget ska vara slutredovisat den 31 maj 2025⁵.

Mot bakgrund av tidigare framförda synpunkter och pågående uppdrag anser Länsstyrelsen att inriktningsplaneringen och kommande åtgärdsplanering ska ta höjd för nödvändig utredning och planering, för att möjliggöra de tänkbara åtgärder som samordningsuppdraget kommer fram till.

Hållbarhet

Klimatpåverkan

I direktivet till Trafikverket, och i den klimatpolitiska handlingsplanen är utgångspunkten att nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. Länsstyrelsen kan inte se hur detta väglett Trafikverket i framtagandet av inriktningsunderlaget. I underlaget saknas beskrivning av hur transportplaneringen kan bidra till att nå klimatmålen. Här konstateras bara att Sverige behöver minska utsläppen snabbt för att nå det nationella målet och Sveriges ESR-beting, samt att med nu beslutade styrmedel kommer gällande mål inte att nås. Klimataspekten är i princip reducerad till elektrifiering av fordonsflottan och biodrivmedel.

Ofta ställs transportslag mot varandra vilket är olyckligt för en effektiv omställning. Det är oundvikligt att satsningar på ett transportslag inom ramen för en begränsad budget innebär minskade möjligheter att satsa på ett annat. Men man skulle kunna ha en mer multimodal tanke och jobba utifrån att olika transportslag kompletterar varandra. Ett mer multimodalt angreppssätt kan ge lägre totala kostnader, ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan. Det innebär ett ökat fokus på knutpunkter såsom hamnar, järnvägsstationer, flygplatser och godsterminaler.

Klimatanpassning

Det är bra att inriktningsunderlaget skriver om klimatanpassning, men också stigande vatten bör nämnas bland riskerna som kan påverka infrastrukturen. Perioder med extrem värme orsakar inte bara skador på räls och bränder utan kan också påverka IT-funktionen genom försämrade kylning av installationer.

⁵ [Regeringen tillsätter en samordnare för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft - Regeringen.se](#) (2024-03-21)

Resurshushållning

Det är positivt att inriktningsunderlaget prioriterar att hushålla med resurser och att rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen. Länsstyrelsen ser också positivt på Trafikverkets förslag om att bredda planeringsprocessen till att tydligare omfatta andra åtgärder än infrastruktur. Dessa inriktningar kan bidra till att nå de nationella miljömålen.

I inriktningsunderlaget finns förslag för att klara klimatmål och stärka den biologiska mångfalden. Underlaget saknar dock i stor utsträckning förslag som kan bidra till att nå andra miljö kvalitetsmål, utöver begränsad klimatpåverkan och miljö kvalitetsmål för biologisk mångfald. Länsstyrelsen anser att hållbarhetsaspekter behöver integreras i större utsträckning och målsynergier behöver identifieras och eftersträvas tydligare.

Nedan redogörs för två perspektiv som Länsstyrelsen ser som särskilt viktiga om infrastrukturplaneringen ska bidra till att nå det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen.

Transporteffektivitet

För att ställa om och minska transportsektorns klimat- och miljöpåverkan krävs insatser på tre områden parallellt: fordonen behöver vara energieffektiva och fossilfria, andelen förnybara drivmedel behöver öka och det behövs en styrning mot ett transporteffektivt samhälle.

I inriktningsunderlaget ligger fokus på elektrifiering och fossilfria drivmedel, medan förslag för att minska trafikarbetet med energi-intensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg i stort sett saknas, med undantag för vissa förslag rörande cykel. Detta trots att transporteffektivitet betonas både i regeringens uppdrag till Trafikverket och klimathandlingsplanen. Att styra mot transporteffektivitet minskar inte bara utsläppen av växthusgaser, utan bidrar också till andra miljö kvalitetsmål. Exempel på positiva synergieffekter av ett transporteffektivt samhälle är minskad trängsel, ökad fysisk aktivitet, färre dödade och skadade i trafikolyckor samt mindre buller och luftföroreningar. Ett transporteffektivt samhälle innebär också att tillgängligheten ökar för grupper i samhället som inte har bil, vilket ökar jämlikheten i samhället. Länsstyrelsen saknar här en integrering av olika hållbarhetsaspekter och en välavvägd analys av potentiella målsynergier.

Stadsmiljöavtalen och länsplanerna är viktiga verktyg för att styra mot transporteffektivitet. Det är positivt att stadsmiljöavtalen kommer att utvärderas mer utförligt. Vad gäller länsplaner vill Länsstyrelsen påpeka att satsningar på mötesseparering kan medföra att satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik trängs undan.

Helhetsperspektiv på landskapet

Länsstyrelsen ser positivt på inriktningsunderlagets förslag för att stärka den biologiska mångfalden. Möjliga synergier med andra landskapliga värden och funktioner bör dock beskrivas tydligare, att ha ett helhetsperspektiv på landskapet kan bidra till att nå flera miljö kvalitetsmål. Länsstyrelsen noterar att anspråken för åtgärder inom delområdet landskap föreslås höjas. För att förbättra tillståndet för landskapets natur- och kulturvärden, inklusive de ekosystemtjänster som vi människor är beroende av, är det viktigt att det identifierade åtgärdsbehovet verkligen inryms i ramfördelningen.

Social hållbarhet

Det är positivt att inriktningsunderlaget lyfter behov och konkreta statliga åtgärder för att öka jämställdhet och mångfald i kopplat till kompetensförsörjning i transportsektor. Även åtgärder kopplade till jämställdhet och funktionsmålet, såsom till exempel resmönster och trygghet behöver förtydligas i det fortsatta arbetet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av samhällsbyggnadsdirektör Helena Remnerud med handläggare Susann Sass Jonsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också miljödirektör Johanna Lindgren, tillväxtdirektör Anna Conzen samt avdelningschef Håkan Larsson medverkat.

.