



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet  
li.remissvar@regeringskansliet.se

## Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Er beteckning: LI2023/02737

Länsstyrelsen i Västra Götalands län yttrar sig över inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037.

### Sammanfattning

Länsstyrelsen delar synen att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt. Länsstyrelsen delar även slutsatsen att det är positivt ur miljösynpunkt att bibehålla dagens funktionalitet och att återta eftersatt underhåll. På så sätt kan nya intrång undvikas och befintliga anläggningars negativa miljöpåverkan i viss mån minskas. Vi kan däremot inte tillstyrka inriktningsunderlaget i sin helhet eftersom Trafikverket inte föreslår några avgörande steg för att uppfylla hänsynsmålet inom det transportpolitiska målet. Det är en betydande brist i en tid när klimatkrisen fördjupas, luftkvalitetens betydelse för folkhälsan blivit än mer tydlig och hotet mot den biologiska mångfalden är akut.

Vi står inför en genomgripande samhällsomvandling, det märks inte minst i Västra Götaland, som industrilän och storstadsregion. Den gröna omställningen drar redan idag betydande investeringar till länet, bland annat i befintlig och ny industri, den ställer också höga krav på en infrastruktur som kan stödja utvecklingen. Samtidigt har en lång tid av uteblivna investeringar, främst i järnväg, lett till en infrastruktur som inte är dimensionerad utifrån rådande och förväntade behov. Flera av stråken i länet – och till omgivande regioner och länder är underförsörjda vad gäller pendlingsmöjligheter och utbud av klimatsnåla transporter. Ständig kapacitetsbrist leder till att små störningar lätt kan sprida sig och ge återverkningar långt ut i transportsystemet. Underhållsarbeten blir i

mycket svåra att genomföra utan betydande påverkan på trafiken. Att inriktningsunderlaget fokuserar på underhåll är en självklar prioritering, men med nuvarande arbetssätt och ramar innebär det också att högst behövliga investeringar sannolikt inte kommer rymmas. Det riskerar att hämma utvecklingen och bromsa den gröna omställningen. Det finns tydliga, politiskt beslutade mål att arbeta efter i infrastrukturplaneringen, vi vet vart vi ska. För att nå dit krävs nya sätt att arbetssätt, analysmetoder och prioriteringar.

För att underlaget ska kunna utgöra en bra grund för den transportpolitiska propositionen anser Länsstyrelsen att följande brister behöver rättas till:

- Inriktningen behöver utgå från att de transportpolitiska målen ska nås och lämna förslag som möter såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikverkets basprognos är inte lämplig som utgångspunkt eftersom den inte styr mot målen.
- Trafikverkets kostnadsnyttoanalys (ASEK) behöver ersättas med en kostnadseffektivitetsanalys som siktar på att nå de transportpolitiska målen till lägsta möjliga kostnad för samhället.
- Trafikverket behöver agera som en del av samhällsplaneringen och den gröna omställningen. Energieffektivisering med överföring till spårbundna och sjöburna transporter skulle gynna både klimat och den regionala utvecklingen.
- Inriktningsunderlaget behöver ligga i linje med regeringens klimatpolitiska handlingsplan som lyfter potentialen för ökad transporteffektivitet för ökad måluppfyllelse för klimat och övriga delar av hänsynsmålet.
- Underlaget behöver en inriktning som bidrar till att minska de allvarliga hälsoeffekter som vägtrafikens utsläpp ger i form av hälsoskadlig luftkvalitet, särskilt för barn.
- Det är positivt och nödvändigt för utvecklingen i Västra Götalands län och i synnerhet för landsbygden att Trafikverket satsar på underhåll. Samtidigt är det viktigt att nödvändiga nyinvesteringar genomförs, och inte fortsätter skjutas på framtiden.
- Det framkommer inte om hållbarhetsaspekterna har integrerats eller hur målsynergier har eftersträvat i enlighet med regeringens direktiv.

## Länsstyrelsens synpunkter på inriktningsunderlaget

Yttrandet följer samma disposition och rubriker som inriktningsunderlaget.

### 2. Transportsystemet – nuläge och utveckling

Länsstyrelsen anser att Trafikverkets basprognos är olämplig som grund för fördelning av den ekonomiska planeringsramen, eftersom den baseras på en kraftig ökning av vägtrafiken. Det motverkar möjligheten att nå klimatmålen och andra miljö kvalitetsmål.

Inriktningen behöver i stället utgå från att de transportpolitiska målen ska nås och att de förslag som lämnas möter såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Underlaget behöver ta sikte på att tillgängligheten utvecklas på ett sätt som medför att infrastrukturplanerna bidrar till mål om klimat, luftkvalitet, biologisk mångfald, god bebyggd miljö, trafiksäkerhet och ökad hälsa. För att åstadkomma det behövs ett scenarionpassat arbetssätt, med utgångspunkten att uppfylla de transportpolitiska målen.

En väsentlig faktor för den regionala utvecklingen, inte minst i Västra Götaland, är den gröna omställningen av industrin och transportsektorn, i synnerhet genom elektrifiering. Därför kommer också energieffektivisering att krävas, eftersom produktionen av fossilfri el och överföringskapaciteten riskerar att inte motsvara den ökande efterfrågan. Effektivisering inom transportsektorn innebär att minska energiåtgången per transporterad kilometer gods och person. Ett sätt att åstadkomma detta är genom att föra över transporter från väg till järnväg och sjöfart, eftersom även elektrifierad vägtransport kräver mer energi än spårbunden och sjöburen transport.

Relevant här, utöver de transportpolitiska målen, är den nationella strategin för hållbar regional utveckling (skr. 2020/21:133), som ska "främja en ändamålsenlig medverkan från statliga myndigheter i det regionala utvecklingsarbetet." Det omfattar självfallet även, och i synnerhet, infrastrukturen. I det sammanhanget är det en utmaning att Trafikverket inte agerar som en del av samhällsplaneringen. Underlaget bortser från den strukturerande inverkan som infrastrukturen har för annan fysisk planering på lokal och regional nivå. Det försvårar kommuners och regioners arbete med ett mer transporteffektivt samhälle.

### 3. Förslag för ökad måluppfyllelse

Trafikverket fokuserar generellt på anpassning till den prognosticerade trafikökningen och ökad tillgänglighet för främst vägtrafik. Det förutsätts att det som omfattas av hänsynsmålet hanteras främst på annat sätt än inom transportplaneringen. Bland annat hänvisas det på s 79 till att vägtrafikens externa effekter som buller, trängsel, olyckor, infrastrukturslitage och olika sorters utsläpp internaliseras genom olika skatter, avgifter och regleringar.

Länsstyrelsen menar att det grundläggande hindret mot att nå de transportpolitiska målen är den samhällsekonomiska metod som Trafikverket använder, eftersom den inte leder till måluppfyllelse. *Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK)* är en kostnads-nyttanalyt som syftar till att väga kostnader och nyttor för olika åtgärder mot varandra. Ett av grundantagandena i en ekonomisk teori som denna och andra kostnadsnyttanalyser är att nyttan, när den överstiger kostnaden, kan kompensera det som förloras. Det är dock svårbedömt eftersom kompensationen skulle behöva ta hänsyn till påverkan på framtida generationer.

ASEK syftar till att beräkna hur samhällsekonomiskt lönsamma eller olönsamma olika åtgärder är. Resultatet beror på vilka värden som olika företeelser tilldelas. I inriktningsunderlaget förordar Trafikverket de åtgärdsområden som bedöms som samhällsekonomiskt lönsamma enligt ASEK. Kostnads-nyttanalyser är användbara i valet mellan ett antal liknande åtgärder, till exempel olika vägsträckningar. När politiska mål ska uppfyllas behövs emellertid ett annat arbetssätt, så att de beslutade målen nås på det mest kostnadseffektiva sättet. Frågan som ska ställas är hur samhället når de politiskt beslutade transportpolitiska målen till lägsta möjliga kostnad. Denna typ av analyser, kostnadseffektivitetsanalyser, behöver vara utgångspunkten för transportplaneringen.

Brister i ASEK

Utöver att ASEK inte kan användas för att styra mot uppställda mål, har den i sig flera uppenbara brister i förhållande till de mål och lagar som har beslutats av riksdagen.

I ASEK rekommenderas en diskonteringsränta på 3,5 procent<sup>1</sup>. Syftet med räntan är att värdet av de effekter som uppstår i framtiden räknas om, diskonteras, så att de ska bli jämförbara med kostnader och nyttor i dag. Beräkningsresultatet, som kallas för nuvärde, beror på vilken räntesats som används. Med en diskonteringsränta på 3,5 procent kommer samhällsnyttor och kostnader som beräknas infalla om 100 år att vara försumbara i dag<sup>2</sup>. En så hög diskonteringsränta motverkar långsiktigt hållbara val och är därför oförenlig med såväl generationsmålet som § 2 i klimatlagen.

Vidare värderas restidsvinster högt i ASEK särskilt för resor med bil, men även färja och flyg. Kalkylvärdena i ASEK är baserade på betalningsviljestudier med referenser som är mer än tio år gamla och en nationell restidsstudie som genomfördes 2007/2008. Ett exempel på restidsvinster för resenärer återges nedan. Det är kalkylvärden hämtade i ASEK 7.1 som avser långväga resor och gäller värdering av insparad tid i kr/personimme.

Prisnivå	Normal åktid	
	2017	Prognos 2040
Nationella/Långväga resor:		
Bil	126	178
Buss	45	64
Tåg	85	120
Färja	126	178
Flyg	126	178

Den stora skillnaden mellan värdena på besparad restid för olika färdmedel har kritiserats. Naturvårdsverket har låtit ta fram en motsvarande betalningsviljestudie. När den tidigare studien av betalningsvilja upprepades, fick man andra resultat än dem som används i ASEK. Slutsatsen var att resultatet var kontextberoende och att restidsvinster är svåra att kvantifiera i kronor och i stället borde ingå som en kvalitativ icke-siffersatt storhet i analysen.

Klimaträttsutredningen (SOU 2022:21) problematiserar också restidsvinsterna i ASEK och menar att dagens prognosbaserade planeringsansats, där restidsvinster med bil systematiskt premieras i

<sup>1</sup> S 28

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/2023/05\\_modelltillampning\\_o\\_kalkylvarden\\_a71.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/2023/05_modelltillampning_o_kalkylvarden_a71.pdf)

<sup>2</sup> S 7

<https://agenda2030samordnaren.se/wp-content/uploads/2021/05/om-hallbar-ekonomisk-utveckling-goran-finnveden-kth.pdf>

kostnads-nyttoanalyser, leder till att utbyggd vägkapacitet beräknas bli lönsamt eftersom en generell fortsatt trafikökning med vägtrafik prognosticeras<sup>3</sup>.

Värderingen av tidsvinster för olika trafikslag utifrån en betalningsviljestudie innebär också att tiden för resenärer med stor betalningsförmåga kan antas få ett högre värde. Med tanke på de genomsnittliga inkomst- och köns-skillnaderna mellan bil- och kollektivtrafikanter<sup>4</sup> riskerar ASEK att förstärka strukturer som bidrar till ojämlikhet och ojämställdhet i trafiksystemet och i samhället i stort. Människors tid kan ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte värderas på grundval av deras inkomst eller skattning av den egna tidens värde. En tidsvinst i kollektivtrafiken kan mycket väl innebära en lika stor, eller kanske större, samhällsekonomisk nytta än samma vinst för bilresor.

Det är vidare en brist att det inte framgår tydligt att ASEK:s värdering av koldioxidutsläpp av hävd är kopplat till politiska mål och styrmedel och inte är en värdering av skadekostnaden. Motiveringen i ASEK är att effekterna av klimatförändringar har ansetts alltför omfattande och långsiktiga, komplicerade och osäkra för att kunna värderas på ett rättvisande sätt genom beräkningar av den samhällsekonomiska skadekostnaden av ett kilo koldioxid<sup>5</sup>. Det talar emot att kvantifiera vinsterna, eftersom kostnaderna inte är siffersatta. När inte alla kostnader räknas in kommer den samhällsekonomiska vinsten systematiskt att överskattas i de fall som en åtgärd leder till ökade koldioxidutsläpp, vilket innebär att klimatnegativa insatser gynnas och klimatneutrala missgynnas i analysen.

### 3.2 Tillgänglighet

Länsstyrelsen ser positivt på flera av de förslag som syftar till att öka tillgängligheten i trafiksystemet, bland annat gällande att nyttja kapaciteten i befintlig infrastruktur mer effektivt, minska trafikstörningar av infrastrukturarbeten och anpassa

---

<sup>3</sup> S 558

<https://www.regeringen.se/contentassets/85bdcec13afb4c22af18a0058ab7b61a/ratt-for-klimatet-sou-202221/>

<sup>4</sup> [Transporterna i Sverige – nuläge och prognoser. Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2026-2037 \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org/)

<sup>5</sup> S 4-5

[https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/2023/12\\_klimateffekter\\_a71.pdf](https://bransch.trafikverket.se/contentassets/4b1c1005597d47bda386d81dd3444b24/2023/12_klimateffekter_a71.pdf)

trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar. Länsstyrelsen delar även bilden av de utmaningar och behov av långsiktiga lösningar som behövs för landsbygders mobilitet och tillgänglighet.

Inriktningsunderlaget lyfter behovet av en väl fungerande kollektivtrafik för att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla. Det är en viktig utgångspunkt att människor ska ha lika tillgång till transportsystemet, eftersom tillgänglighet har en stor påverkan på människors vardag och hälsa. Trafikverket har fått ett nytt regeringsuppdrag att driva samverkan för att öka förutsättningarna för aktiva transporter (för alla) och de ska stödja regioner och kommuner i arbetet. Trafiksäkra, trygga och aktiva transporter bör avspegla sig i åtgärder. Det är därför en brist att inriktningsunderlaget inte innehåller förslag på hur människors tillgänglighet till kollektivtrafik kan stärkas, särskilt med tanke på att stadsmiljöavtalen ska fasas ut. Det är viktigt att integrera sociala aspekter i transportsystemet, genom att olika åtgärdsförslag också innehåller målgruppsanalyser, sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser.

### 3.3 Klimatpåverkan

I regeringens direktiv liksom i den klimatpolitiska handlingsplanen är utgångspunkten att Sverige ska nå nationella och globala klimatmål samt våra klimatåtaganden gentemot EU. Vi anser därför att det är en brist att underlaget inte beskriver hur transportplaneringen kan bidra till att nå klimatmålen utan enbart konstaterar att Sverige behöver minska utsläppen snabbt för att nå det nationella målet och Sveriges ESR-beting, samt att gällande mål med nu beslutade styrmedel inte kommer att nås.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan står det att hög transporteffektivitet och mindre trafikarbete är viktigt för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Länsstyrelsen anser att Trafikverket i högre grad behöver utgå från den klimatpolitiska handlingsplanen när det gäller synen på tillgänglighet, samt tillämpa samma definition av transporteffektivitet som regeringen och klimaträtsutredningen.

### 3.4 Miljö och hälsa

Biologisk mångfald

Enligt regeringens direktiv ska påverkan på den biologiska mångfalden beaktas. I inriktningsförslaget finns en ambition att

återställa biologisk mångfald och bekämpa invasiva arter, vilket är positivt. Länsstyrelsen instämmer i slutsatsen att det är bråttom och efterlyser fler konkreta åtgärder.

Transportsystemets största negativa påverkan på den biologiska mångfalden är den exploatering och fragmentering av landskapet som vägar och järnvägar ger upphov till. Även buller och ljusföroreningar kan påverka biologisk mångfald negativt. Vi anser därför att det är en missuppfattning, som Trafikverket anger, att transportinfrastrukturens landsomfattande nätverk generellt är positivt genom att kunna knyta samman områden med hög biologisk mångfald (s 228). Det är den skada som redan uppkommit som behöver minimeras. Positiva effekter för vissa naturtyper och arter kan uppstå om skötseln av vägrenar och andra områden som tagits i anspråk anpassas och inriktas på att maximera nyttan för den biologiska mångfalden.

Länsstyrelsen vill lyfta fram att hänsyn till biologisk mångfald i vattenmiljöer vid underhåll och nykonstruktion av vägtrummor och vägbankar också behöver inkluderas.

Kompensationsåtgärder kan vidtas i större omfattning, både för kommande och tidigare åstadkommen skada. Kompensation kan göras genom att bilda reservat och finansiera åtgärder på andra platser i landskapet där de gör störst nytta. Det behöver inte nödvändigtvis vara i infrastrukturens närhet. Länsstyrelsen är därför positiv till att Trafikverket får mandat och tillgång till en lämplig avtalsform för att kunna säkra strategiska värden i landskapet, till exempel via naturvårdsavtal. Samtidigt vill Länsstyrelsen påminna om att kompensation är det sista steget i skadelindringshierarkin, som utgår från att i första hand verka för att skada på ekosystem undviks, i andra hand för att de minimeras och i sist hand att skadan kompenseras.

Övriga tre förslag är utredningar av olika slag. Inom området biologisk mångfald finns idag mycket kunskap om konkreta åtgärder, till exempel finns ett genomarbetat underlagsmaterial om grön infrastruktur som alla länsstyrelser har tagit fram. När det gäller förslaget att stötta enskilda väghållare i arbetet med biologisk mångfald, anser Länsstyrelsen att det är en särskilt positiv åtgärd som har stor potential till positiva effekter i relation till vad det skulle kosta. Detta är en åtgärd som även Miljömålsrådet lyft.



## Luft

Inriktningsunderlaget beskriver att ett oberäkneligt vinterväder och ett nytt luftkvalitetsdirektiv kan leda till fler överskridanden av miljökvalitetsnormerna för luft. Tillräckliga åtgärder att minska halterna av partiklar och kvävedioxid föreslås dock inte, trots de skärpta riktlinjer som WHO kom med 2021 och de svenska studier som visar att landets vägtrafik beräknas orsaka 1400 förtida dödsfall per år<sup>6</sup>.

Det nya luftkvalitetsdirektivet som Trafikverket refererar till är nu beslutat och kommer innebära skärpta miljökvalitetsnormer för luft år 2030. Bakgrunden till skärpningen är WHO:s skärpta riktlinjer med forskningsstudier som visar att negativa effekter av luftföroreningar även kan ses vid mycket låga nivåer. Det finns enligt WHO inte några säkra tröskelvärden för att undvika skadliga effekterna av luftföroreningar. Ett huvudbudskap är därför att varje minskning av halten av de viktigaste luftföroreningarna ger hälsovinster för befolkningen, även i områden med låga halter. Utvecklingen med tunga hybrid- och elbilar, tillsammans med en ökande trafikmängd innebär samtidigt att utsläppen av slitagepartiklar framöver kan bli högre än idag. Skälet till det högre slitaget är att elfordonen är jämförelsevis tyngre och har ett högre vridmoment<sup>7</sup>. Sammantaget motiverar detta ett nytt synsätt i arbetet för förbättrad luftkvalitet.

Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten skulle bidra till hänsynsmålet och ligga i linje med en planering för en ökad transporteffektivitet som regeringen beskriver i den klimatpolitiska handlingsplanen.

### 3.5 Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket arbetar vidare med nollvisionen och föreslår ett brett anslag med åtgärder på olika nivåer för att nå målen.

Länsstyrelsen ställer sig samtidigt frågande till förslaget att tydliggöra i direktiv att länsplaneupprättarna ska lägga särskilt fokus på mittseparering som trafiksäkerhetsåtgärd. Genom att så tydligt peka på en specifik åtgärd i alla län kringgås fyrstegsprincipen, som anger att det först i steg tre och fyra är aktuellt med begränsade utbyggnadsåtgärder respektive nyinvesteringar och större

---

<sup>6</sup> [Quantification of population exposure to NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> and PM<sub>2.5</sub>, and estimated health impacts 2019 - IVL.se](#)

<sup>7</sup> [VTI bidrar med kunskap om slitagepartiklar i en antologi - vti.se](#)

ombyggnadsåtgärder. Mittseparering är en kostsam trafiksäkerhetshöjande åtgärd som gynnar snabb vägtrafik och som därigenom kan motverka flera andra mål inom hänsynsmålet, bland annat mål om klimat och luftkvalitet. Andra angelägna åtgärder riskerar trängas undan, när resurserna är begränsade och medel öronmärks för en specifik åtgärd. Det förefaller också orimligt att åtgärden skulle ha någon större effekt på etappmålet till år 2030 med tanke på att mittseparering tar lång tid från utredning till färdigställande. Länsplaneupprättarna bör i stället ha mandat att utifrån de lokala förutsättningarna analysera och bedöma hur de transportpolitiska målen, inklusive nollvisionen, bäst kan nås utifrån tilldelade medel.

Aspekten trygghet har också stor betydelse för ett socialt hållbart samhälle. Vikten av trygghet beskrivs i inriktningsunderlaget, men tydligare kopplingar kan göras till arbetet med trafiksäkerhet. Vid utformning av trafiksäkra miljöer behöver människors upplevelse av trygghet vägas in. Olika grupper upplever trygghet på olika sätt (barn, kvinnor, äldre). Exempelvis är en gångtunnel trafiksäker men den upplevs ofta som en otrygg plats. Barn är en särskilt skyddsvärd grupp som påverkas av säkerheten i trafiken. Barns säkerhet och upplevelse av trygghet i trafiken bör tydligare prioriteras och kan med fördel kopplas till barns hälsa och att öka förutsättningarna dem att röra sig fysiskt för att motverka stillasittande. Därför är det viktigt att planera för och bygga säkra och väl utformade övergångar, gång- och cykelvägar för att ta sig till och från skola och fritidsaktiviteter.

Trafikverkets roll och koppling till andra nationella mål och uppdrag bör också lyftas in och förtydligas, exempelvis;

- Suicidprevention: Länsstyrelsen instämmer i att Folkhälsomyndigheten ska få ett samordnande uppdrag för "Stärkt suicidpreventivt arbete". Trafikverkets roll som samverkande myndighet i arbetet med att förstärka arbetet mot olycksfall och suicid i tågtrafiken behöver vara tydlig.
- Alkohol- och narkotikaprevention: Det saknas åtgärder för att minska alkohol- och narkotikarelaterade skador och dödlighet i trafiken. I den nationella ANDTS-strategin finns ett insatsområde som lyfter samverkan mellan myndigheter inom ramen för SMADIT, samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Det är en modell för samverkan mellan myndigheter som är ett stöd och bidrar till ett gemensamt arbetssätt för

lokala och regionala parter. Det är angeläget att SMADIT finns med bland åtgärdsförslagen för trafiksäkerhet.

### 3.6 Civil beredskap

Trafikverket har både i Inriktningsunderlaget och underlagsrapporten *Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter*<sup>8</sup> vid flera tillfällen tydliggjort behov av anslag för åtgärder kopplade till beredskap och finansieringsformer. Utifrån nu gällande lagstiftning och styrning har Trafikverket endast möjlighet att hantera en mindre del av behoven kopplat till civil beredskap inom den ordinarie infrastrukturplaneringen.

För perioden 2025-2030 uppskattas de totala behoven inom civil beredskap vara i storleksordning 9,4 miljarder kronor, varav 1,8 miljarder kronor bedöms kunna inrymmas inom den nationella transportinfrastrukturplanen utifrån nu gällande styrning och lagstiftning. Av de identifierade behoven som i dagsläget inte täcks av förslagen i inriktningsunderlaget kan nämnas:

- Försvarsmaktens grova kalkyl av utvecklad transportinfrastruktur har en uppskattad investeringskostnad på 5,5 miljarder kronor.
- Konsekvenserna av Nato-medlemskapet och utvecklingen av värdlandsstöd kommer att få en stor påverkan på transportsektorn och Trafikverket. Trafikverket gör inte någon uppskattning av vilka kostnader det kommer att medföra i inriktningsunderlaget.
- Icke statlig reservinfrastruktur, exempelvis hamnar som har en tydlig koppling till statlig infrastruktur i form av farleder.
- Ansvarig huvudman för en modern byggnads- och reparationsberedskap finns inte utpekad och finansieringen för detta område är inte klarlagd.

Länsstyrelsen anser att behoven på grund av Nato-medlemskapet och utvecklingen av värdlandsstödet behöver ingå i såväl inriktningsunderlaget som i den nationella planen. Även de delar av Försvarsmaktens behov som kan utgöra en del av det allmännas infrastruktur behöver inkluderas.

---

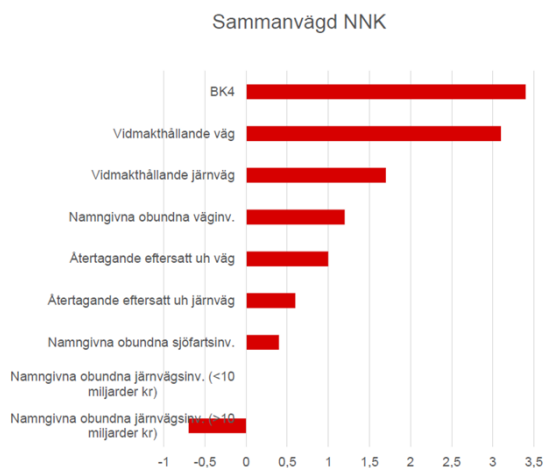
<sup>8</sup> Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter. Trafikverket 2024. Publikationsnummer: 2023:221. [Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

#### 4. Förslag för effektivare genomförande av åtgärder

Länsstyrelsen delar uppfattningen i Trafikverkets förslag att ännu ej byggstartade objekt ska kunna omprövas. Vi menar att motivet för en omprövning kan vara dels att projektet inte är samhälls-ekonomiskt försvarbart och/eller inte leder till uppsatta mål, dels att förutsättningarna har förändrats så att projektet blivit för dyrt i förhållande till budgeten och andra mer prioriterade projekt.

Länsstyrelsen anser att de politiska målen och Sveriges internationella åtaganden ska styra inriktningen på transportpolitiken. Vi anser däremot inte att en omprövning ska göras utifrån vad som beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamt enligt ASEK, då metoden inte styr mot de transportpolitiska målen och inte ger en rättvisande bild av de samhällsekonomiska konsekvenserna. I kapitel 4 finns en tendens att låta ASEK bli svaret på de flesta transportpolitiska frågor och dilemman.

Beräknade värden för restidsvinster tillsammans med en prognos om ökad trafik påverkar olika åtgärdsområden i inriktningsunderlaget, vilket illustreras av nedanstående diagram, hämtat från Trafikverkets digitala presentation av inriktningsunderlaget från Östra regionen 2024-01-29. Som framgår av diagrammet kommer ASEK:s beräkningar av lönsamhet leda till att planen prioriterar vägunderhåll framför järnvägsunderhåll, liksom obundna namngivna investeringar i väg framför obundna namngivna investeringar i järnväg. De senare beräknas som olönsamma och riskerar att bli de första som stryks från planförslaget.



#### 4.4 Leverantörsmarknad och innovation

Det är positivt att Trafikverket ser möjligheter till innovation och måluppfyllelse som offentlig beställare. Trafikverket är en stor aktör

som har möjlighet att driva utveckling genom att ställa krav i upphandlingar, ta delar av risken i ett innovationsskede samt vara en föregångare inom bland annat elektrifiering av entreprenader.

## 5. Drift och underhåll av vägar och järnvägar

### 5.5 Klimatanpassning

Länsstyrelsen ställer sig bakom det som framförs i inriktningsunderlaget gällande klimatanpassning, men vill framföra att en stadigt stigande havsnivå samt höga vattennivåer i sjöar och höga flöden i vattendrag i samband med mycket nederbörd bör nämnas bland riskerna som kan påverka infrastrukturen. Länsstyrelsen ser även att episoder av extrem värme kan påverka viktiga funktioner som kylning av datorer, arbetsplatser och fordon samt ge upphov till solkurvor som stoppar spårtrafik.

Naturbaserade klimatanpassningsåtgärder i form av uppsamlingsdammar uppströms är tidskrävande att etablera och innebär ett omfattande förankrings- och tillståndsförfarande. Länsstyrelsen anser dock att Trafikverket tillsammans med markägare och andra aktörer i områden med hög risk för höga flöden eller översvämningar bör verka för fler naturbaserade lösningar i form av våtmarker eller dammar uppströms i avrinningsområdet.

## 6. Utveckling av infrastrukturen

I direktivet till inriktningsuppdraget anger regeringen bland annat att utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling och att stärka näringslivets förutsättningar.

Vi delar Trafikverkets syn gällande underhåll. Det är positivt och nödvändigt för utvecklingen i länet, i synnerhet för landsbygden. Samtidigt innebär det att nödvändiga investeringar som borde ha genomförts för länge sedan riskerar att inte rymmas inom ramarna. Det är investeringar som är motiverade av den gröna omställningen och utvecklingsbehoven i vårt län. I kapitel 6.5 i direktivet beskrivs tänkbara satsningar och där nämns både järnväg Oslo-Göteborg och kapacitetsanalyser av södra Sveriges järnvägssystem. På sidan 195 nämns också TENT-T:s stomnätskorridor Skandinavien – Medelhavet och på s 196 beskrivs stråkeffekter.

Jämfört med de övriga storstadsregionerna ligger utvecklingen av infrastrukturen i Västsverige, främst av järnväg, långt efter. Det gäller särskilt förbindelser längs stora pendelstråk, mellan stora städer och till mindre orter, inte minst för förstoring av arbetsmarknadsregionerna<sup>9</sup>. Utbyggnad av dubbelspår, tunnlar och saknade länkar har genomförts i mindre grad och långt senare i tiden här – trots jämförbara eller ibland större behov och nyttor. Västsveriges betydelse för Sverige, inte minst genom sina industri- och transportsektorer, förefaller i det avseendet klart underskattad.

Infrastrukturen i Västsverige är inte på ett rimligt sätt dimensionerad utifrån rådande och förväntade behov, särskilt med tanke på den gröna omställningen av industrin. Idag bidrar utvecklingen av infrastrukturen inte till utvecklingskraft i länet, utan den är tvärtom hämmande i flera avseenden. De viktigaste stråken i länet – och till omgivande län/regioner – är underförsörjda vad gäller pendlingsmöjligheter och utbud av klimatsnåla och energieffektiva transporter. Det hämmar utvecklingen av näringslivet och sysselsättningen, inte minst chansen till fler nyetableringar. Skillnaderna inom länet förstärks. En önskad utveckling av fler stations samhällen kommer inte till stånd inom rimlig tid, något som skulle ha gynnat mindre orter på landsbygden. Kompetensförsörjningen är ett stort bekymmer för den regionala utvecklingen. Förbättrade pendlingsmöjligheter och större arbetsmarknadsregioner skulle underlätta, både genom att koppla samman befintliga resurser och att öka attraktiviteten. Länsstyrelsen ser inte att inriktningsunderlaget bidrar till att nyttja den potentialen.

## 7. Förslag fördelning av ramar

I direktivet anges att inriktningsunderlaget ska beakta effekter av regeringens prioritering att inte fullfölja utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg. Inriktningsunderlaget svarar inte på direktivet med hänvisning till att ramarna för åren 2026-2037 redan är fulltecknade och att detta förhållande inte påverkas av regeringens beslut. Länsstyrelsen delar inte den slutsatsen och menar att det behöver klargöras vilka effekter uteblivna stambanor har på trafiksystemet som helhet. Investeringar som görs idag bidrar till det framtida trafiksystemet oavsett vilken planeringsperiod de faller inom. För att kunna göra prioriteringar mellan olika investeringar i kommande plan behövs därför kunskap om behoven

---

<sup>9</sup> [Infrastruktur | Göteborgsregionen \(GR\) \(goteborgsregionen.se\)](#)

för ett framtida trafiksystem som lever upp till de transportpolitiska målen.

Det behövs också en analys av hur uteblivna stambanor på påverkar den regionala utvecklingen. Ett exempel som berör Västra Götaland är den uteblivna kopplingen till Jönköping via Ulricehamn. Oavsett de nya stambanornas vara eller inte vara, så har den förbindelsen en väsentlig betydelse för länets utveckling vad gäller näringslivets utveckling, arbetsmarknadsförstoring, attraktivitet och kompetensförsörjning.

## 8. Effekter av olika ramnivåer

### 8.2 Bedömning nivå nuvarande ram

Hur tillgänglighet för alla påverkas beror på vilka åtgärder som väljs. Transportsystemet ska vara jämställt, och svara mot såväl kvinnors som mäns behov. Kvinnor och män har i genomsnitt olika resmönster och nyttjar transportsystemet på olika sätt. Detta omnämns i underlaget men följs inte upp med åtgärder som kan ta tillvara kvinnors behov eller påverka mäns resvanor för att minska biltransporter. Vi saknar även hälsoekonomiska analyser.

### 8.4 Integrering av hållbarhetsaspekter

Länsstyrelsen anser inte att det framgår i inriktningsunderlaget att Trafikverket har integrerat hållbarhetsaspekterna. Det korta avsnittet om *Integrering av hållbarhetsaspekter* anger att grunden för arbetet är de transportpolitiska målen och sedan hänvisas till rapportens kapitel 4. Utgångspunkten i kapitel 4 är att det som anses samhällsekonomiskt lönsamt enligt ASEK ska styra prioriteringar och arbetssätt. Detta kan inte förstås på annat sätt än att Trafikverket menar att ASEK är tillräcklig för att spegla hållbarhetsaspekterna. Som vi tidigare har beskrivit styr emellertid inte metoden mot de transportpolitiska målen, vare sig när det gäller klimat, luftkvalitet, ökad hälsa, biologisk mångfald eller omsorg om kommande generationer. Resultatet blir att en betydande del av de medel som satsas inte leder i hållbar riktning och att de därigenom prioriterade projekten tränger undan angelägna insatser.

## Regionernas inspel

Länsstyrelsen stöder till stora delar regionernas inspel som de beskrivs i bilaga 2. Regionerna beskriver utmaningarna på ett sätt

som stämmer väl med förhållandena i vårt län. Vi ser emellertid inte att inspelen har tagits om hand i själva inriktningsunderlaget.

Särskilt relevant för Västra Götaland:

- Vi instämmer i att tillgängligheten till effektiva godstransporter är en betydande utmaning och att industrisatsningarna kräver att den statliga järnvägen håller en god standard, samtidigt som infrastrukturen stärks för att hantera ökande godsflöden och förbättra arbetsmarknadsregionerna. Till det kan läggas de stora nyetableringar som nu planeras i vårt län.
- Det regionala vägnätet och ett tillförlitligt järnvägsnät är avgörande för tillväxt genom betydelsen för en fungerande arbetsmarknad, näringslivets konkurrenskraft och en växande besöksnäring. Åtgärder bör vidtas även för effektiva gods- och persontransporter på landsbygden.
- Livsmedelsproduktionen är beroende av tillräcklig infrastruktur. Det är viktigt för Västra Götaland som är ett av de län i Sverige som har störst produktion av livsmedel.
- Vi instämmer i oron över att ett fokus på underhåll kan begränsa möjligheterna till nya investeringar och att underhåll, trimning och nyproduktion inte kan bedrivas parallellt.
- Vi håller med om att det råder kapacitetsproblem på flera delar av stambanorna idag, i synnerhet på Västra stambanan mellan Sveriges två största städer.
- Vi instämmer i att det behövs en målstyrd planering snarare än prognosstyrd planering. Trafikverket bör förbättra sina metoder för att bedöma olika typer av trafik utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv.

## 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 har handläggaren för klimat och miljömålsenheten Birgit Nielsen, strategen för regional utveckling Mikael Cullberg samt beredskapshandläggaren Lars Westholm medverkat. Synpunkter har även inhämtats från miljöskyddsavdelningen, naturavdelningen, samhällsavdelningen och vattenavdelningen.



Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför  
namnunderskrift.

**Kopia**

[li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)