



Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Begäran om yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, TRV 2025/37255

Er beteckning: LI2025/01587

Sammanfattning

Länsstyrelsen bedömer det positivt och nödvändigt att Trafikverket i förslaget föreslår ett slopande av den så kallade lagt kort ligger-principen. I dagsläget kan skenande kostnadsökningar i ett fåtal objekt orsaka utträngning och försening av andra angelägna åtgärder. Samtidigt vill Länsstyrelsen lyfta att slopandet kan innebära en försämrad förutsägbarhet och tydlighet för länets aktörer. Det är mycket viktigt att nya processer och arbetssätt motverkar denna osäkerhet i så stor utsträckning som möjligt.

Länsstyrelsen ser positivt på avsättandet av en riskreserv för att säkerställa att de fördrade projekt, som ändå ligger inom rimliga kostnadsramar, kan fortsätta utan att hela planen påverkas. Länsstyrelsen ser också positivt på att den så kallade näringslivspotten kvarstår och utökas och skulle välkomna ytterligare åtgärder för att möta upp behovet av kontinuitet och trygghet hos mindre aktörer i det regionala näringslivet.

Möjlighet till stadsmiljöavtal finns inte längre med i den nationella planen. Länsstyrelsen ställer sig positiv till förslaget i miljökonsekvensbeskrivningen att någon form av statligt stöd till kommuner i syfte att driva på utvecklingen av hållbara och aktiva transporter i städer och tätorter bör övervägas även i framtiden.

Ett robust och motståndskraftigt samhälle i fred bidrar till ett starkt totalförsvaret under höjd beredskap. Länsstyrelsen ser av detta skäl positivt på att medel allokeras till ett ökat underhåll av infrastruktur.

Länsstyrelsen understryker att Ostlänken spelar en avgörande roll för arbetsmarknad och näringsliv och att ett etappvis öppnande krävs för att börja dra fördel av projektets restidsvinster och samhällsnyttor i övrigt.

Allmänna synpunkter

Konsekvenser av omprövning och kostnadsstyrning

Trafikverket betonar att den uppdaterade planeringsprocessen egentligen inte är att betrakta som en nyordning, utan ett förtydligande av hur planeringen alltid har varit avsedd att fungera. Det har dock fungerat annorlunda i praktiken – investeringar har uppfattats som löften om genomförande så snart de läggs in i planen.

I planförslaget klargörs att ett objekt som utreds inte längre kan uppfattas som beslutat att byggas, - projekt som i senare skeden visar sig bli alltför kostsamma och med tveksam samhällsnytta omprövas. En särskild riskreserv ska säkerställa att de fördyrade projekt som ändå ligger inom rimliga kostnadsramar kan fortsätta utan att hela planen påverkas.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bild av stora kostnadsökningar och förändrade planförutsättningar som framkommer under planeringsfasen. Det är positivt och nödvändigt att exempelvis motverka scenarion där skenande kostnadsökningar i ett fåtal objekt orsakar utträngning och försening av andra angelägna åtgärder. Samtidigt som Trafikverkets föreslagna nyordning löser allvarliga problem i planeringsprocessen, skapas dock nya svåra utmaningar. Följderna för andra aktörer redogörs mycket kort för i konsekvensbeskrivningen.

Det finns uppenbara skäl till att "lagt-kort-ligger" tolkningen har vuxit fram hos övriga inblandade aktörer. Kommuner, regioner och inte minst näringslivet, har behov av mycket god framförhållning med så tidiga och tydliga besked som möjligt. För kommuner, regioner och företag, som hittills ofta planerat sin fysiska utveckling och sina investeringar utifrån de projekt som stått med i planen, innebär alltså nyordningen att planen utgör ett betydligt sämre underlag.

Trafikverket konstaterar att det finns ett stort värde i en effektiv samplanering mellan olika aktörer vad gäller infrastrukturen och även exempelvis samplanering mellan infrastruktur och bebyggelse samt att kommuner, regioner och andra aktörer måste kunna lita på staten i sin egen planering. Slopandet av lagt kort ligger-principen innebär att nya arbetssätt för att stärka samplaneringen behöver tillskapas.

Länsstyrelsen ser positivt på att den så kallade näringslivspotten kvarstår och utökas. Utökningen motiveras av behovet av att skapa en bättre kontinuitet och trygghet hos näringslivet genom att möta snabbt

uppkomna behov av åtgärder. Länsstyrelsen bedömer att potten främst ger större och mer centrala aktörer ur näringslivet möjlighet att tillsammans med Trafikverket identifiera prioriterade åtgärder, men potten träffar inte mindre aktörer i det regionala näringslivet.

Länsstyrelsen efterlyser sammanfattningsvis ett kommande resonemang kring hur tillitsbyggande och tydlig, effektiv samhällsplanering på regional nivå ryms inom den nya planeringsprocessen. För att processen ska fungera krävs en aktiv dialog där Trafikverket kontinuerligt kommunicerar förändringar och osäkerheter, så att andra aktörer inte tappar fart i sina egna förberedelser. Kommuner och regioner kan annars förväntas dra sig för att agera innan de vet att staten faktiskt kommer att genomföra den investering som utreds. Den samhällsekonomiska logiken måste tillämpas på hela kedjan av offentliga investeringar, inte bara utifrån de medel som fördelas genom den nationella planen.

Fyrstegsprincipen

Länsstyrelsen har sedan tidigare framfört vikten av att infrastrukturplaneringen även ska ge utrymme för att möjliggöra finansiering av steg 1 och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

Länsstyrelsens bedömning är att möjligheter att finansiera – eller åtminstone medfinansiera – vissa steg 1- och 2-åtgärder skulle kunna fungera som ett stötdämpande verktyg i den nya planeringsmodellen. En sådan förändring skulle skapa bättre förutsättningar att relativt sett snabbt skapa möjligheter till andra, både temporära och permanenta, åtgärder där nyinvesteringar inte blir av eller skjuts på framtiden. Det skulle kunna innebära en av flera nödvändiga insatser för att minska risken att kommuner och regioner står kvar med redan gjorda satsningar som inte längre matchar statens prioriteringar.

OPS

Trafikverket redogör för hur regeringen uppdragit dem att lämna förslag på investeringsobjekt lämpliga att projekteras och byggas av annan aktör. Utifrån de kriterier som satts upp listas bland annat ett objekt av särskilt intresse för Länsstyrelsen i Södermanlands län, ny- eller ombyggnation av Hjulstabron på riksväg 55 mellan Strängnäs och Enköping.

Länsstyrelsen anser att OPS-lösningar i finansiering och utförande kan bidra till innovation och avlastning av statliga resurser. Men samtidigt finns en risk att nya processer i sig leder till förseningar. Därför vill myndigheten framhålla att det är viktigt att Trafikverket ges möjligheten

att återgå till traditionell finansiering om en OPS-lösning inte visar sig framkomlig eller försenar projektet. Länsstyrelsen ser, som angivits ovan att broanläggningens betydelse för totalförsvaret, kan innebära att ett genomförande enligt OPS är mindre lämpligt.

Järnvägens underhåll

Förslagets generella fokus på eftersatt underhåll är välkommet. Trafikverket ser goda förutsättningar att återta eftersatt underhåll i första hand för vägnätet, men även för järnvägen. Det senare anges dock uppnås först "på sikt", närmare bestämt till år 2050. Planen lämnar frågan om hur järnvägens underhållsskuld faktiskt ska hanteras relativt öppen. Beslut om investeringar i ytterligare två kommande planer kommer att krävas för att målet ska uppnås. För näringsliv, kommuner och regioner innebär det en osäkerhet: de måste kunna förlita sig på att transportsystemet faktiskt blir mer tillgängligt och tillförlitligt i planeringen av långsiktiga investeringar. Det gäller för såväl järnväg som vägnät.

Regionala och lokala aktörer skulle kunna ges en större roll i att bidra mer aktivt i att skapa förutsättningar till underhåll av järnväg för att underlätta och påskynda arbetet. Temporära lösningar, till exempel genom samarbete kring ersättningsbussar, omlastningspunkter eller andra åtgärder, kan minska effekterna av planerade avbrott.

Ostlänken

Länsstyrelsen vill åter poängtera att Ostlänkens genomförande både medför stor generell samhällsnytta och bygger beredskap genom att de spår som idag används för persontrafik frigörs för ökade godstransporter. Detta är av särskild vikt för att förenkla godstransport till och från Oxelösunds djuphamn. Även Skavsta flygplats kommer att öka i betydelse när Ostlänken kommer i drift

Av förslaget till nationell plan framgår att Ostlänkens etapper söder om länet försenas. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att Ostlänken färdigställs till ett sammanhållet stråk snarast möjligt. Vidare är det helt centralt både för Södermanland och för samhällsnyttan av investeringen i stort, att färdigställda delar av banan tas i drift direkt. Ostlänken spelar en avgörande roll för arbetsmarknad och näringsliv och ett etappvis öppnande krävs för att börja dra nytta av projektets restidvinster.

Infrastrukturplanering och klimatmål

För att nå de transportpolitiska målen och målet om klimatneutralitet 2045 är infrastrukturen en pusselbit bland flera. Länsstyrelsen ser att det finns en risk att infrastrukturens och den nationella planens påverkan på klimatrelaterade utsläpp underskattas. Utsläppen från transporter ska minska med 70% till 2030, ett mål som inte kommer att nås med nuvarande styrmedel och transportinfrastruktur, vilket framkommer i miljökonsekvensbeskrivningen.

Klimatanpassning

Länsstyrelsen anser att det generellt finns ett för snävt fokus kring klimatanpassning i namngivna objekt och för anläggningen av väg eller järnväg i det specifika objektet. För att förhindra framtida skred, ras och underminering av väg- och järnvägsbankar, översvämningar och andra klimatrelaterade utmaningar bör ett större grepp tas och även påverkan på närområdet tas med och utredas i objekten. Det gäller även i åtgärder som genomförs för att vidmakthålla befintlig infrastruktur.

Drivmedelsförsörjning och infrastrukturplanering

Energimyndigheten har en pågående process där riksintressen för drivmedelsdepåer pekas ut. I planen berörs en förbättrad farled mellan Södertälje och Landsort, då det möjliggör sjötransporter på Mälaren. Det är nödvändigt då Västerås pekas ut som ett av riksintressena för drivmedelsdepåer och där transporter sjövägen är ett viktigt alternativ för att skapa robusthet om transportvägar på land har skurits av. Däremot är det negativt att vägprojektet Händelöleden till Norrköpings hamn inte finns med, då Norrköpings hamn också pekas ut som riksintresse för drivmedelsdepåer och där transportvägarna blir av stor vikt även för Södermanlands drivmedelsförsörjning.

Namngivna projekt

Hjulstabron, Riksväg 55

Länsstyrelsen ser positivt på att en ny eller ombyggd Hjulstabro finns med i den nationella planen. Länsstyrelsen vill särskilt betona bronns betydelse för totalförsvaret och landets logistik under höjd beredskap.

Med anledning av att bron utgör en av två förbindelser över Mälaren samt dess betydelse för totalförsvaret, ser Länsstyrelsen ett genomförande enligt OPS som mindre lämpligt. Staten och Trafikverket bör ha full rådighet över projektets genomförande och finansiering.

E20 Gröndal 2+2

Länsstyrelsen anser att projektet E20 Gröndal 2+2 bör genomföras i den nationella planen. Förutom konstaterade kapacitetsökningar, att projektet är samhällsekonomiskt lönsamt samt en ökad säkerhet genom färre upphinnande olyckor, så innebär åtgärden en möjlighet till klimatanpassning av E20. Länsstyrelsen har inom ramen för arbetet med översvänningsförordningen identifierat att vägsträckan riskerar att översvämmas vid höga flöden i Eskilstunaån. Sträckan väster om bron över ån är lågt belägen och vatten riskerar att samlas där vid höga flöden och skyfall. Sträckan är redan i dagsläget påverkad av vattenmassor vid kraftiga regn. Länsstyrelsen anser att klimatanpassningen ger ytterligare ett argument för att genomföra projektet samt att det vore ett fördelaktigt tillfälle jämfört med att intrång behöver ske i ett senare skede.

Synpunkter på särskilda avsnitt ur nationell plan

Avsnitt 6.2 - Trafikverket bygger upp egen rangeringsverksamhet

Länsstyrelsen ser positivt på att Trafikverket avser att bygga upp en egen rangeringsverksamhet. Genom en statlig rangeringsverksamhet säkerställs totalförsvarets behov av rangering och prioritering av järnvägstransporter under höjd beredskap. Trafikverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps (MSB) prioritering av tåg på Inlandsbanan under skyfallen hösten 2025 i Västernorrland visar på ett behov av att kunna prioritera transporter av betydelse för samhället.

Flertalet järnvägsterminaler och industrier av betydelse för totalförsvaret använder vagnslast som transportval. En konkurrenskraftig rangeringsverksamhet i Sverige bidrar även till att vagnslasttrafiken kan vidmakthållas, som annars har en minskande trend.

Länsstyrelsen skulle även se positivt på bränsledrivna lok i statlig ägo, som en del i rangeringsverksamheten. Sådana lok skulle vara en resurs för linjetrafik vid exempelvis höjd beredskap eller allvarliga elbortfall.

Avsnitt 7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

Länsstyrelsen ser positivt på att ramen för trimningsåtgärder föreslås öka. Länsstyrelsen vill särskilt belysa trimningsåtgärdernas möjlighet att bidra till ett robustare samhälle och delar Trafikverkets syn på åtgärdernas betydelse för att stärka totalförsvaret. Åtgärder som klimatanpassning av järnväg, nya eller utbyggda rastplatser, uppställningsplatser samt förbättringar för omledning på järnväg, är centrala för totalförsvarets

behov. Länsstyrelsen vill vidare lyfta trimningsåtgärdernas möjlighet för uppbyggnad av beredskapslager och ökad återställningskapacitet.

Avsnitt 7.9 - Åtgärder för ökad redundans i järnvägssystemet

Länsstyrelsen instämmer i att ett nationellt och systemorienterat perspektiv behövs för att skapa redundans i järnvägsanläggningen. Totalförsvarets behov är även av stor vikt.

Aspekter som bör utredas som del i arbetet för ökad redundans för järnväg är:

- Beredskapsplattformar/lastkajer: Möjliggör omlastning och logistik på platser som inte utnyttjas i ordinarie trafik.
- Ökat antal stickspår/vidmakthållande av befintliga.
- Beredskapslager av material och teknisk utrustning längs anläggningen för förbättrad återställningsförmåga.
- Omledningsförmåga vid sårbara punkter.

Länsstyrelsen lyfter i sammanhanget att en budget för återställning av infrastruktur bör finnas med som en reserv i den nationella planen. En budgetpost för akuta återställningsåtgärder har betydelse för både klimatrelaterade händelser och totalförsvarsinsatser i övrigt.

9.9 Samlade effekter per transportflöde (Järnväg) - Nyköpingsbanan efter Ostlänkens driftsättning 2035

Länsstyrelsen uppmärksammar Trafikverket om att Nyköpingsbanan riskerar att ändras från bantyp 4 till bantyp 5/6 under planförslaget sista år. Länsstyrelsen vill uppmärksamma banans funktion för järnvägens redundans som omledningsbana för Ostlänken och Södra stambanan. Möjligheterna att köra gods på banan ökar också efter Ostlänkens öppnande vilket även är av betydelse ur totalförsvarsperspektiv.

Miljökonsekvensbeskrivningens medskick och förslag

I tidigare planeringsomgångar har stadsmiljöavtalen pekats ut som en satsning som gett positiva effekter. Inom ramen för avtalen har det funnits möjlighet för kommuner att genomföra satsningar inom det kommunala vägnätet på bland annat cykel och kollektivtrafik, underlätta för hållbara godstransportlösningar och skapa attraktiva stadsmiljöer. I förslaget till nationell plan är stadsmiljöavtalen borttagna, vilket är olyckligt utifrån ett lokalt perspektiv och minskar sannolikt möjligheterna för kommuner att arbeta aktivt med att skapa ett transporteffektivt samhälle. Av miljökonsekvensbeskrivningens medskick och förslag inför den fortsatta

beredningen vill Länsstyrelsen därför särskilt lyfta fram det som framförs kring att någon form av statligt stöd till kommuner i syfte att driva på utvecklingen av hållbara och aktiva transporter i städer och tätorter bör övervägas även i framtiden.

Så som konsekvensbeskrivningen väl summerar i sin genomgång av situationen kring aktivt resande finns en risk för minskade satsningar på utveckling av kommunala gång- och cykelvägnät. Detta för i sin tur med sig flera oönskade konsekvenser för folkhälsan. Insatser för att minska risken för folksjukdomar så som hjärt-kärlsjukdomar är givetvis av stor vikt för riket i stort, och än mer behövligt i ett län som Södermanland, där invånarnas hälsa generellt är sämre än snittet för riket.

Övrigt - Nattåg för transport av utrymda, soldater och skadade under höjd beredskap

Länsstyrelsen anser att nattågstrafik ur ett totalförsvarsperspektiv bör ses som en central del av den nationella transportinfrastrukturen och därmed finansierad via nationell plan. Nattågstrafiken är inte enbart en trafiktyp utan en begränsad resurs i landets järnvägsinfrastruktur, som idag ofta är kommersiellt olönsam. Lok och vagnar utgör en viktig del av totalförsvaret under höjd beredskap och har förmågan att transportera stora mängder soldater, civila och skadade. Äldre vagnar från nattågstrafiken kan få förlängt liv och utgöra en del i järnvägsinfrastrukturen som lasarettåg.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av vikarierande landshövdingen Johanna Sandwall med plan- och infrastrukturhandläggare Rune van den Brink som föredragande. I den slutliga handläggningen har också tillförordnade länsrådet Anna-Karin Lindblad Wieslander, tillförordnade chefen för samhällsbyggnadsavdelningen Christina Gustavsson samt myndighetsstrateg Ellinor Scheffer medverkat.

I handläggningen har samråd skett med, Linda Sundregård (klimat- och energi) och Oscar Gottberg (samhällsskydd och beredskap).

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
Region Sörmland