



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Begäran om yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

RK:s beteckning: LI2025/01587

Trafikverkets beteckning: TRV 2025/37255

Sammanfattning

Länsstyrelsen Östergötland ser det som mycket angeläget att Ostlänken genomförs så snart som möjligt. Tidpunkt för idrifttagandet bör inte flyttas fram så som föreslås. Genomförandet av projekt Ostlänken och fortsatt planering av nya stambanor är av största betydelse för tillväxt, klimatomställning och regional utveckling i länet. Länsstyrelsen välkomnar de förbättringar som planeras för Stångådals- och Tjustbanorna. Satsningarna på ombyggnad av väg 50 samt ombyggnad av väg E22 vid Söderköping stärker kapaciteten för näringslivets godstransporter och är därför också angelägna. Planens inriktning på vidmakthållande av befintligt vägnät är också viktigt för näringslivet, inte minst de areella näringarna.

Länsstyrelsen ser att planen ger ett alltför litet bidrag till klimatomställningen, vilket bör föranleda omprioriteringar på övergripande nivå. Exempelvis behövs större satsningar på järnvägsnätet, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik, liksom en tydligare inriktning för hur elektrifiering av vägtrafiken ska uppnås så snabbt som möjligt.

Länsstyrelsens synpunkter

Förslag till åtgärder som gäller Östergötlands län

Länsstyrelsen ser det som mycket angeläget att projekt Ostlänken genomförs så snart som möjligt. Ostlänkens tidplan bör inte förändras så som föreslås, utan nuvarande tidplan, med idrifttagande senast år 2035 bör ligga fast. Genomförandet av

projekt Ostlänken och fortsatt planering av nya stambanor är av största betydelse för tillväxt, klimatomställning och regional utveckling i Östergötlands län. Det är mycket bra, så som föreslås, att etablering av uppställningsspår i Norrköping respektive Linköping nu ingår i ostlänkenprojektet. Länsstyrelsen välkomnar att Ostlänken pekas ut som en sträcka som ska ingå i det europeiska TEN-T nätet.

För att uppnå ändamålen med Ostlänken behöver stambanorna norr och söder om Ostlänken ha en tillräcklig framtida kapacitet. Länsstyrelsen ser därför den aviserade utredningen av järnvägssträckan Linköping-Mjölby som angelägen för att identifiera behoven av fortsatta insatser längs Södra stambanan.

Länsstyrelsen välkomnar föreslagna förbättringsåtgärder på Stångådals- och Tjustbanorna och ser gärna att planeringen för banan ytterligare förtydligas, särskilt vad gäller anslutningen till Södra stambanan vid Linköping. Frågan är under utredning inom ramen för planläggningen av Ostlänken och ännu inte slutligt löst.

Länsstyrelsen understryker betydelsen av de föreslagna vägsatsningarna som främjar näringslivets transporter. Både ombyggnad av väg 50 Nykyrka-Brattebro och väg E22 vid Söderköping är mycket angelägna att genomföra så snart som möjligt. Länsstyrelsen vill också understryka vikten av att ytterligare åtgärder genomförs för att säkerställa vägtrafikens tillgänglighet till Norrköpings hamn och därmed ytterligare stärka sjöfartens möjligheter att bidra med hållbara godstransporter. Händelöleden skulle lösa dessa behov, samtidigt som den kopplar samman vägarna E4 och E22 vid Norrköping. En satsning på Händelöleden skulle få stor betydelse för näringslivsutveckling och tillväxt i hela regionen och bör därför inarbetas i kommande nationell plan för transportinfrastruktur.

Övergripande synpunkter

För ett livskraftigt län behövs en väl utvecklad infrastruktur både på landsbygden och i tätorter. Förutsättningar för ett starkt och hållbart samhälle, som kan hantera ekonomiska, sociala och miljömässiga utmaningar, bygger på god tillgång till alla typer av infrastruktur.

Det är för skogsnäringens del mycket positivt att det eftersatta underhållet för vägnätet ska minskas successivt för att i slutet av planperioden helt ha återtagits.

Även kommunikation med omgivande län behöver förbättras för att ge förutsättningar för både näringsliv och människor. I dagsläget är förutsättningar för kommunikationen med främst sydöstra delen av Sverige bristfällig som helhet. Det behöver omhändertas.

I planen nämns inte alls jordbruk, lantbruk eller livsmedel. Med tanke på regeringens skärpta ambitionsnivå när det gäller livsmedelsproduktion och försörjningsberedskap är det befogat att understryka att nya och ombyggda trafikanläggningar alltid behöver utformas med stor hänsyn till lantbrukets behov. Länsstyrelsen ser gärna att det förbättras i den slutliga planen.

Länsstyrelsen konstaterar att planen inte i någon större utsträckning bidrar till att begränsa klimatutsläppen och därmed medverka till att uppfylla klimatmålen. Länsstyrelsen anser att det är förenat med betydande risker att Trafikverket i den nationella planen i så hög grad förlitar sig på andra styrmedel och redan beslutad politik för att klara transportsektorns klimatmål. I prognoserna för framtida trafikutveckling ingår bland annat antaganden om fortsatt snabb elektrifiering enligt EU:s fordonskrav, ökande biodrivmedelsandel och successivt ökande drivmedelspriser som förväntas dämpa den icke-elektrifierade trafiken.

Om dessa externa styrmedel inte får avsedd effekt saknas tillräcklig redundans i infrastrukturplaneringen. Det innebär en ökad risk för att klimatmålen för transportsektorn inte nås, och att det inte heller finns beredskap i form av fysiska åtgärder i transportsystemet.

Trafikverkets beräkningar visar att planförslagets samlade bidrag till minskade utsläpp uppgår till cirka en halv miljon ton ackumulerat fram till 2045 jämfört med ett nollalternativ. Detta motsvarar cirka 0,5 procent av transportsektorns totala utsläpp under perioden. Det är mycket långt ifrån måluppfyllelse, vilket också bekräftas i planens MKB.

Trafikverket drar utifrån detta slutsatsen att nationell infrastrukturplanering endast kan påverka transportsektorns klimatpåverkan på marginalen. Länsstyrelsen delar inte denna syn.

Länsstyrelsen ser att med ett så begränsat klimatbidrag kan den nationella planen i praktiken inte fungera som ett aktivt styrmedel för klimatomställningen, trots planens mycket stora ekonomiska omfattning och långsiktiga betydelse för transportsystemets utveckling.

Länsstyrelsen anser att klimatmålen bör föranleda andra prioriteringar än vad som nu föreslås. Exempelvis behövs, jämfört med nu aktuellt förslag, större satsningar på järnvägsunderhåll och kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik, liksom en tydligare inriktning för hur elektrifiering av vägtrafiken ska uppnås så snabbt som möjligt.

Länsstyrelsen ser mycket positivt på att planen anslår medel för satsningar på klimatanpassning av väg- och järnvägsnätet. Händelser i närtid visar på stora brister i järnvägens avvattnings-system och att anläggningar inte alltid är varken rätt dimensionerade eller tillräckligt underhållna. Det blir extra allvarligt i de fall banvallarna delvis består av finkorniga jordmaterial. Det är angeläget för industrins järnvägstransporter – men även ur ett total-försvarsperspektiv – att avvattningsanläggningar på kritiska stråk inventeras och anpassas för att klara extremväder.

Länsstyrelsen ser också som positivt, och angeläget, att medel anslås för att åtgärda brister i fråga om bullerstörningar och skadliga utsläpp till vatten, särskilt dricksvattentäkter.

Övrigt

Länsstyrelsen framhåller betydelsen av att länsstyrelserna ges tillräckliga resurser för myndighetshanteringen med Ostlänken och andra stora infrastrukturprojekt. De länsstyrelser som berörs av Ostlänken tilldelades medel i samband med tillåtlighetsprövningen 2018. Mot bakgrund av bland annat avsevärda fördröjningar i projektets tidplan har dessa medel visat sig klart otillräckliga, varför ytterligare ekonomisk tilldelning behöver ske. I annat fall riskeras väsentliga fördröjningar i handläggningen av både Ostlänken och andra samhällsbyggnadsprojekt i Östergötlands och Södermanlands län. Det påverkar också tillväxt och utveckling inom, och i anslutning till, länet inom flera sektorer. Inte minst insatser som främjar robusthet och den gröna omställningen.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta mig, Jan Persson, för frågor på telefon 010-2235343 eller via e-post Jan.Persson@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 16035-2025 i ämnesraden för e-post.

Det går även bra att ringa till Länsstyrelsens växel, telefon 010-223 50 00.

De som medverkat i yttrandet

Beslutet om yttrandet har fattats av landshövding Gunilla Svantorp med länsarkitekt Jan Persson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också tillväxtdirektör Madeleine Söderstedt Sjöberg, energi och klimatstrateg Helena Engström Sonebrand och lantbrukskonsulent Anders Eliasson medverkat.

Detta beslut har signerats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se