



Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Er beteckning: TRV 2025/37255

Sammanfattning

Länsstyrelsen lämnar följande synpunkter på Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037, nedan kallat planen/planförslaget:

- Satsningen på att prioritera det eftersatta underhållet av Sveriges infrastruktur är av största vikt och är mycket välkommen. Länsstyrelsen uppmanar regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att se över möjligheterna för att möjliggöra att komma ifatt det eftersatta underhållet på järnvägsnätet fortare än vad som nu bedöms möjligt.
- Länsstyrelsen ser positivt på de investeringar som föreslås i Skåne, de är välmotiverade både ur ett regionalt och ett nationellt perspektiv.
- Länsstyrelsen bekräftar vikten av Två nya spår Hässleholm–Lund, en välbehövd kapacitetsökning av Södra stambanan. Länsstyrelsen menar dock att finansieringen under planperioden är oklar och det behöver förtydligas att planen möjliggör byggstart som motsvarar tidigare planering enlighet med regeringens direktiv.
- Länsstyrelsen lyfter vikten av fullt genomförd utbyggnad av enkelspåret på Västkustbanan, Maria–Helsingborg, som ges finansiering för lokaliseringsutredning i planen.
- Väg- och järnvägsinfrastrukturen genom Skåne är avgörande för godstransporter till och från hela Sverige.
- Länsstyrelsen efterlyser ett förändrat målbaserat arbetssätt hos Trafikverket, där satsningar som gynnar regional och

nationell utveckling och näringsliv samverkar ännu mer med satsningarna för transporteffektivitet och klimatnytta. Genom att tydligt beskriva vad som krävs för att nå de transportpolitiska målen och beskriva en önskvärd utveckling i de prioriterade stråken skulle Trafikverket kunna vara en proaktiv kraft i samhällsplaneringen.

- Länsstyrelsen saknar ett bredare grepp om klimatanpassningsfrågorna i planen och efterfrågar bland annat att Trafikverket ges möjlighet att ta mark i anspråk för klimatanpassningsåtgärder.

Länsstyrelsens synpunkter

Sveriges befintliga transportinfrastruktur

Regeringens fokus på vidmakthållande av infrastrukturen är mycket välbehövlig och positiv. Sverige har väl utbyggd väg- och järnvägsinfrastruktur som vi bör förvalta väl. Den når människor och näringsliv i hela Sverige och utgör en grundförutsättning i vår samhällsplanering.

Trafikverket beskriver en plan för att komma ikapp underhållet på väg till 2037, men för järnväg bedöms hela det eftersatta underhållet åtgärdas först till år 2050. Länsstyrelsen efterfrågar att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att se över möjligheterna att komma ifatt underhållet på järnväg tidigare än så. De regionala järnvägarna, som är de som inte kommer prioriteras för underhåll har stor betydelse för näringsliv och levande städer och landsbygd, inte minst i det tätbefolkade Skåne. De regionala järnvägarnas potential för redundans i järnvägsnätet är även viktigt att beakta.

Länsstyrelsen har förståelse för att det är en stor utmaning att återta det omfattande eftersatta underhållet. Det är därför särskilt angeläget att Trafikverket satsar på innovation och utveckling inom järnvägsunderhåll, såväl för den tekniska utvecklingen som för upphandling, kompetensförsörjning och analys av samhällsekonomiska effekter.

Måluppfyllnad och förväntade utveckling

Länsstyrelsen menar att Trafikverket har potential att styra utvecklingen i en viss riktning betydligt mer än vad som görs i

planen. Trafikverket underskattar i planen vilken inverkan på transportsystemets utformning har på människor och företags val av transportmedel. Vad krävs för att nå de transportpolitiska målen? Hur ser en önskvärd utveckling ut i de stråk som berörs av planen? Med en sådan målbild för prioriterade stråk, vilken roll de ska ha och vilken standard de behöver för att fylla sin funktion menar Länsstyrelsen att det skulle bli också enklare att göra bredare samhällsekonomiska bedömningar med potential för högre måluppfyllnad och kostnadseffektivitet.

Länsstyrelsen menar att det finns osäkerheter i Trafikverkets basprognos och att den riskerar bli mer styrande än vad syftet med den är. Trafikverket anger att basprognosen inte beskriver en önskvärd framtid, men eftersom basprognosen får genomslag i avvägningar riskerar prognosen att bli självuppfyllande.

Totalförsvaret och beredskap

Det försämrade säkerhetspolitiska läget och Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen. Transportsektorn behöver stärka sin förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid fredstida kriser, höjd beredskap och ytterst i krig.

I propositionen Totalförsvaret 2025–2030 (prop. 2024/25:34) konstaterar regeringen att verksamhet av betydelse för totalförsvaret behöver tillmätas större vikt än tidigare när avvägningar görs mellan olika samhällsintressen. Trafikverket ska därför beakta totalförsvarets behov av transportinfrastruktur, exempelvis för att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och för militär rörlighet och värdlandsstöd.

Trafikverket ska inhämta synpunkter om totalförsvarets behov från Försvarsmakten, andra berörda myndigheter i Sverige och från motsvarande aktörer i grannländerna. Objekt som inte är transportpolitiskt motiverade, utan i huvudsak syftar till att stärka det civila eller militära försvaret, ska bedömas och finansieras i särskild ordning. Dessa objekt ska därför inte ingå i planen. Länsstyrelsen menar att det innebär begränsningar för Trafikverket när det gäller att föreslå åtgärder som direkt svarar mot totalförsvarets behov.

Länsstyrelsen bedömer dock att planen i huvudsak har tagit hänsyn till totalförsvarets behov. Den bidrar exempelvis till ökad robusthet,

bärighet och kapacitet i väg- och järnvägsstråk som är viktiga för totalförsvaret. Fokuset på robusthet, bärighet och redundans som lägger en stabil grund för ett transportsystem som i ökad utsträckning kan stödja både civila och militära behov. Arbetet med vidmakthållande, utbyggnad till högsta bärighetsklass BK4, omledningsbanor, att tillåta längre och tyngre tåg, prioritering av underhållsinvesteringar samt en tydligare samordning med planeringsunderlag (PUST och PLATA) visar på ett långsiktigt och målmedvetet arbete i linje med totalförsvarets krav. Sammantaget präglas planen av en tydlig vilja att bidra till ett starkare totalförsvär.

Som högsta civila totalförsvarsmyndighet i Skåne har Länsstyrelsen ett särskilt ansvar för att samordna planering och åtgärder inom det civila försvaret. Genom att tidigt och löpande involvera Länsstyrelsen i arbetet med planering, prioritering och analys av transportinfrastrukturen, kan Trafikverket bättre tillgodose regionala förutsättningar, beredskapsbehov och samhällsviktiga funktioner.

Länsstyrelsen efterlyser en strukturerad dialog mellan Trafikverket, Länsstyrelsen och Civilområdeskansliet. Det kan bidra till en bättre helhetsbild som fullt ut beaktar totalförsvarets behov på regional nivå.

Länsstyrelsen efterfrågar också ett stärkt och formaliserat samarbete mellan Trafikverket och Länsstyrelsen – utöver den samordning som sker med civilområdeskansliet. Med detta kan totalförsvarets samlade förmåga i Skåne och Sverige utvecklas effektivare.

Objektet Två nya spår Hässleholm-Lund

Länsstyrelsen ifrågasätter starkt att anslaget för *Två nya spår Lund-Hässleholm* har minskat från 15,9 miljarder kronor i nationella plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 till endast 3,3 miljarder kronor i planförslaget. Projektets byggstart ska skilja sig så lite som möjligt i förhållande till tidigare planering, i enlighet med regeringens direktiv (regeringsbeslut LI2023/03475). Länsstyrelsen menar därför att det behöver tydliggöras i regeringens beslut att nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037 möjliggör byggstart som motsvarar tidigare planering, det vill säga när projektet var tänkt som en del av nya stambanor.

Inom planen ingår flera andra åtgärder för höjd kapacitet i Skåne, bland annat för Malmö bangård. Länsstyrelsen välkomnar helhetsgreppet som Trafikverket tagit om kapacitet i Skåne.

Länsstyrelsen bekräftar behovet av att Trafikverket utreder hur kapaciteten kan förstärkas i Hässleholm, som är en strategisk knypunkt mellan flera olika banor med Södra stambanan. Inför nästa planrevidering behöver den så kallade *Noden Hässleholm* vara färdigutredd så att fortsatt planering kan ta vid.

Objektet Väst kustbanan Maria-Helsingborg

I planförslaget har Trafikverket gjort ett omtag för objektet Maria-Helsingborg. Det innebär att endast lokaliseringsutredningen ges finansiering.

Trafikverkets menar att värdet av enskilda infrastrukturåtgärder ska bedömas ur ett stråk- och systemperspektiv för att skapa största möjliga samhällsnytta. Länsstyrelsen menar att Trafikverkets stråktänk behöver tillämpas på dessa kvarstående 5 kilometer enkelspår för att få ut full samhällsnytta av tidigare investeringar på Väst kustbanan, bland annat Hallandsås-tunneln.

Länsstyrelsen vill synliggöra möjligheten för att stärka transportstråket med järnväg på sträckan Oslo-Köpenhamn-Hamburg. Stråket får en ökad potential när förbindelsen under Fehrman Bält står klar i början av 2030-talet. De långa personresorna med tåg har då potential att öka betydligt. Här finns en outnyttjad potential för att stärka regional utveckling och minska klimatrelaterade utsläpp. Sträckan är av även av stor vikt för förbättrad arbetsmarknadsförstoring i en storstadsregion.

Trafikverkets föreslår omtaget för Maria-Helsingborg baserat på en tidigare framtagen olönsam kalkyl. Länsstyrelsen menar att byggstart och en säkerställd finansiering efter utredningens avslut 2027 behöver preciseras av Trafikverket för att trafikstarten senast 2037 inte ska bli framskjuten.

Det är mycket positivt att Trafikverket föreslår finansiering av kapacitetshöjande åtgärder på Ramlösa station och ett tredje spår mellan Ramlösa och Helsingborg. Att Trafikverket föreslår uppgradering till 250 km/t på Väst kustbanan är positivt eftersom det ger möjlighet till kortare restider i stråket Köpenhamn-Oslo.

Den fulla nyttan av uppgradering till 250 km/t uppnås först när enkelspåret på sträckan Maria – Helsingborg C har byggts ut till dubbelspår.

Objektet Ystadbanan Skurup-Rydsgård

Ystadbanan förbinder Köpenhamn och Malmöregionen med sydöstra Skåne, Ystad hamn och danska Bornholm. Ystadbanan är ett vältrafikerat enkelspår. Det är därför mycket känslig för störningar. Sträckan är av stor vikt för pendling i en storstadsregion och potentiellt för beredskap. Länsstyrelsen välkomnar att Trafikverket föreslår finansiering av objektet dubbelspår Skurup – Rydsgård, medfinansierat av Region Skåne. Satsningen kommer att öka kapaciteten, robustheten och utveckla trafikeringen.

Skånebanan - behöver byggas ut till två spår

Länsstyrelsen saknar Skånebanan som föreslaget objekt i planen. Skånebanan är ett öst-västligt järnvägsstråk över Skåne, och är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. För att kunna möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad krävs att Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad byggs ut till dubbelspår. Länsstyrelsen konstaterar att kapacitet på Skånebanan även har betydelse för redundans i det sydsvenska järnvägsnätet även utanför Skåne.

Öresundsförbindelser

Länsstyrelsen bekräftar vikten av de effektivt kapacitetshöjande åtgärder som Trafikverket föreslår i befintliga anslutningarna till Öresundsbron.

Länsstyrelsen välkomnar att överskottet från intäkterna från Öresundsbron ska användas för investeringar i transportsystemet i Sydsverige.

Länsstyrelsen bekräftar vikten av att Sverige fortsätter driva på frågan om en kompletterande förbindelse över Öresund. Öresundsbron tar i nuläget en mycket stor del av gods och persontrafik på väg och järnväg och en till förbindelse skulle öka kapaciteten och framförallt säkra robusthet och redundans i transportsystemet. Regeringen har gett uppdrag gällande transporter över Öresund 2050 (SOU 2025:02), i syfte att "föreslå en

uppgiftsbeskrivning för en bilateral strategisk svensk-dansk utredning med ambitionen att skapa en samsyn kring behovet av kapacitet och redundans för transporter över Öresund från 2050”.

Den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält beräknas stå färdig någon gång efter 2029. Den kommer att ge bättre förutsättningar för inte minst persontågstrafiken mellan Norden och kontinenten. Förbindelsen kommer när den invigs att medföra en ökad väg- och järnvägstrafik genom södra Sverige, vilket förstärker behovet av förbättrad robusthet i förbindelser över Öresund.

Trimningsåtgärder

Trafikverket föreslår att 67 miljarder ska läggas på trimnings- och miljöåtgärder som kostar mindre än 150 miljoner. Dessa miljöåtgärder ska planeras, prioriteras och beslutas av Trafikverket. Länsstyrelsen uppmuntrar Trafikverket att öka transparensen och dialogen av planeringen av dessa åtgärder, både inom den nationella planen och för de som finansieras genom den regionala planen. Mindre åtgärder och insatser är viktiga för att möta uppkomna behov och mindre brister. De ger goda effekter i transportsystemet i förhållande till kostnad. Bäst effekter uppnås om åtgärderna planeras i samverkan med Region Skåne och de skånska kommunerna.

Länsstyrelsen anser att det är svårt att bedöma om planens positiva effekter på naturmiljö och kulturmiljö överväger de negativa. Vi delar bedömningen att det behövs riktade miljöåtgärder för befintliga brister i infrastrukturen och ser positivt på den ökade satsningen på trimnings- och miljöåtgärder.

Behovet av aktivare insatser för utsläppsminskningar

Länsstyrelsen lyfter att planen innebär en mycket liten utsläppsminskning i jämförelse med storleken på de investeringarna som görs. Länsstyrelsen förstår utmaningarna som Trafikverket står inför men menar att Sverige missar en stor möjlighet när Trafikverket inte arbetar mer aktivt med transporteffektivitet som medel för att minska trafikarbetet och utsläppen, trots att transporteffektivitet anges i regeringens direktiv. Det finns ett stort antal synergier i att minska det totala transportarbetet. Det berör såväl trygghetsfrågor, folkhälsofrågor, rättviseaspekter och frågan

om rörelsefrihet och levande städer. Trafikverket behöver arbeta metodiskt för med frågorna för investeringar ska stödja utvecklingen mot tryggare stads- och vardagsmiljöer där människor mår bättre, rör på sig mer och fler föräldrar litar på en trygg trafik- och stadsmiljö för att låta sina barn cykla och gå själva.

Omprövning behöver användas bredare

Länsstyrelsen menar att Trafikverket underskattar transportinfrastrukturens inverkan på utsläppen. Infrastrukturplaneringen innebär långsamma och trögrörliga processer. Objekt som ligger kvar kan vara beslutade med andra mål och syften än dagens.

Det är därför mycket positivt att regeringen öppnat för omprövning av objekt som inte påbörjats. Det är en åtgärd som behövts länge för att undvika att låsa fast resurser i inaktuella projekt. Regeringen lyfter dock omprövning enbart utifrån ett objekts kostnader, inte utifrån dess syfte och konsekvenser. Länsstyrelsen menar att det är en brist. Här återkommer frågan om Trafikverkets val av lönsamhetsberäkningar, ASEK. Länsstyrelsen ifrågasätter beräkningsmodellens parametrar som gör att exempelvis vägtrafik värderas högre än tågtrafik, gods högre än persontrafik och långväga resor högre än kortare pendlingsresor. Hur dessa parametrar värderar samhällsnytta behöver ses över för bättre måluppfyllelse och mer framåtsyftande samhällsnytta för Sverige.

Samhällsekonomiska kostnader för utsläpp

Länsstyrelsen ställer sig frågande till vissa antaganden som Trafikverket gör i sin beräkning av samhällsekonomisk kostnad av utsläpp samt antaganden av framtida trafikmängder.

I Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 8 och basprognosen förutsätts att fossila utsläpp från inrikes transporter upphör 2045. Detta bygger på att ytterligare *ännu ej beslutade* politiska styrmedel introduceras för att styra utvecklingen till nollutsläpp. Utifrån nu beslutade politiska styrmedel är den prognostiserade trafikökningen *inte förenlig* med Sveriges klimatåtaganden till 2030 eller 2045.

Antaganden utgår från att Sverige klarar sina åtaganden enligt EU:s ansvarsfördelningsförordning (Effort Sharing Regulation, ESR) genom andra styrmedel. Därmed saknas det en kostnad för om trafikökningen generellt eller specifika infrastrukturåtgärder

innebär att Sverige behöver köpa tillgängligt utsläppsutrymme från andra EU-länder, eller betala den straffavgift som utdöms. Även i den frågan anser Länsstyrelsen att Trafikverket har missat en viktig kostnad av att inte arbeta med begränsningar av trafikarbetet.

Stadsmiljöavtal

Stadsmiljöavtalen har bidragit till hög måluppfyllelse genom en ökad takt i omställningen till ett mer hållbart transportsystem. Samtidigt har åtgärderna främjat ökad fysisk aktivitet. Det är därför mycket olyckligt att finansieringen för stadsmiljöavtal har tagits bort av regeringen. Det finns inte heller några förslag till nya riktade satsningar på storstadsåtgärder. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket och många andra länsstyrelser i att ett statligt stöd till kommuner för att driva på utvecklingen av hållbara och aktiva transporter i städer och tätorter bör övervägas.

Cykelinfrastruktur

Länsstyrelsen lyfter vikten av att planen fortsätter att samfinansiera cykelvägar genom anslagen till de regionala transportinfrastrukturplanerna. Utbyggnaden av cykelinfrastruktur mellan orter i Skåne har stor potential att öka cykelpendlandet och turistnäringen och gynnar andra grupper, så som barn och de utan bil, i hög utsträckning. Ramen för dessa satsningar kan med fördel ökas, då det finns ett stort behov av cykelinfrastruktur på de regionala skånska vägnäten.

Framkomligheten för gående och cyklister byggs ibland bort när en väg omvandlas till en 2+1 väg med mitträcken. Det behöver säkerställas fortsatt möjlighet till gång-, cykel- och kollektivtrafik vid sådana ombyggnader. Om åtgärder inte genomförs innebär det att tillgänglighet och trafiksäkerhet för ett trafikslag höjs helt på bekostnad av andra, och att den kumulativa effekten av detta motverkar målet om ökad cykling.

Säkrad och trygg transportinfrastruktur

Det är positivt att budgeten för klimatanpassningsåtgärder i planen ökat. Satsningen är klok med tanke på de ökande riskerna för olyckor och samhällsstörningar kopplat till ett förändrat klimat, vilka i förlängning gör vår transportinfrastruktur osäker och försämrar förutsättningar för näringsliv och befolkning. Länsstyrelsen efterfrågar motiv till varför vägnätets budget för klimatanpassning är

över tre gånger så stor som järnvägens. Detta trots att järnvägen bedöms som extra känslig ur ett sårbarhetsperspektiv. Det är svårare att leda om tågtrafik vid exempelvis översvämningar. För Skånes del är det framförallt erosion som riskerar att göra flera järnvägssträckor osäkra.

Det är positivt att målkonflikter och synergier lyfts samlat i planen. Länsstyrelsen ser potential för ökad måluppfyllelse och kostnadseffektivitet genom ett breddat bedömningsgrepp med öppet och innovativt fokus på "multi use". Exempelvis kan det finnas flera synergier mellan totalförsvarets behov, klimatanpassning, klimatomställning och stärkt regional utveckling.

Länsstyrelsen uppmanar Trafikverket att integrera klimatanpassningsperspektivet i planens prioriterade forsknings- och innovationsområden och tillhörande exempel.

Ändamålsenliga planeringsprocesser och lagstiftning som möter dagens behov

Länsstyrelsen menar att det finns ett behov av generell översyn av infralagstiftningen (väglagen och lag om byggande av järnväg med förordningar) i syfte att förtydliga roller och ansvar och för att effektivisera planeringsprocesserna.

Planeringsprocessen för mindre objekt är med Trafikverkets nuvarande organisering tidskrävande och omständlig. Länsstyrelsen ser mycket positivt på att Trafikverket omprövar sina arbetssätt för att hitta fram till enklare och mer ändamålsenliga planprocesser för de mindre objekten. Länsstyrelsen har stor erfarenhet av processtöd och lagstiftning och deltar gärna i utvecklingen av detta.

Genomförandet av statliga cykelinvesteringar behöver effektiviseras. Länsstyrelsen fortsätter att lyfta svagheten i lagstiftningen (Väglag (1971:948)) när det gäller möjlighet att ta mark i anspråk för cykelvägar med vägplan. Trafikanternas behov och samhällsnyttan av kopplingen behöver komma i första hand.

Länsstyrelsen trycker på att Trafikverket ska inkludera åtgärder som föreslås i Riksrevisionens rapport om Statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken.

Länsstyrelsen lyfter också behovet av översyn av lagstiftningen för att ge Trafikverket möjlighet att ta mark i anspråk för kompensationsåtgärder eller klimatanpassningsåtgärder, något som inte är möjligt idag, och försvårar Trafikverkets möjligheter att hantera klimatrelaterade risker för sina transportinfrastrukturen.

Särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Länsstyrelsen Skåne samordnar länsstyrelserna Blekinge och Kronoberg i den gemensamma handläggningen av järnvägsplan för Sydostlänken, delen Älmhult - Olofström. Länsstyrelsen lyfter det för att synliggöra behovet av att också länsstyrelserna Kronoberg och Skåne handlägger dessa ärenden och kan vara berättigade till ersättning enligt förordning (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt.

Övriga synpunkter

Det är mycket positivt att Bilaga 1 är redovisad även som excelfil eftersom det förenklar läsningen av objekten. Länsstyrelsen efterlyser dock förtydliganden. Det framgår inte av huvudrapporten vad som avses med de olika kategorierna som redovisas under rubriken "Kategori" i bilagan. Hur förhåller sig dessa till de som redovisas under rubriken "Prioriteringskategori", exempelvis kategorin "obundna" till prioriteringskategorin "Prio kat. 1"? Om möjligt bör det förtydligas.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av Patrik Åkesson, avdelningschef, samhällsbyggnadsavdelningen med planhandläggare Minna Hatti som föredragande. I den slutliga handläggningen har länsarkitekt och enhetschef för enheten för samhällsplanering Hanne Romanus, och infrastrukturstrateg Lisa Callréus deltagit.