



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

## Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037

Er beteckning: TRV 2023/70321, LI2023/03919

Länsstyrelsen i Kronobergs län lämnar härmed synpunkter  
Trafikverkets inriktningsunderlag.

### Sammanfattning

Länsstyrelsen konstaterar att det finns behov av ytterligare åtgärder utöver dagens beslutade styrmedel och investeringar i infrastrukturen och för att nå klimatmålen. Tillämpningen av prognoser och analyserna bör utvecklas för att stödja det arbetet ytterligare. Länsstyrelsen delar bilden av en bred palett av åtgärder utöver investeringar som krävs för att nå målen. Vi ser också behov av införande av ett konverteringsstöd för befintlig fordonspark samt utökad kapacitet för godstrafik på järnväg. Trafikverket gör en viktig insats på regional nivå vid medverkan i kommunernas och regionens arbete för ett transporteffektivt samhälle. Ett utökat arbete inom många områden krävs för att minska trafikmängden.

Länsstyrelsen ser positivt på satsningar för att gynna biologisk mångfald och bekämpa invasiva arter men konstaterar att behoven är ännu större. Nya vetenskapliga rön angående negativa hälsoeffekter av luftföroreningar kräver nya synsätt på transportarbetet.

Vi beskriver Kronobergs läns roll och inriktning för totalförsvaret inför nästa planeringsomgång.

Länsstyrelsen stödjer åtgärder för ökad trafiksäkerhet, omprövning av investeringobjekt samt en förstärkt satsning på drift och underhåll. Det finns en potential i länstransportplanernas bidrag till kostnadseffektivitet och trafiksäkerhet. Vi ser också en möjlighet i

att satsa på hållbara infrastrukturinvesteringar vid en generell nedgång i byggbranschen.

## 1. Målens och principernas tillämpning i inriktningsplaneringen

Det är bra att underlaget är upplagt i analogi med fyrstegsprincipen. Det ger en samlad bild av vilken typ av styrmedel som krävs för att öka möjligheterna för en hållbar utveckling av transportsystemet. Länsstyrelsen anser att det framgår av beskrivningen att det uppstår ett problem när både de transportpolitiska målen och klimatmålen används som utgångspunkt för transportsystemets utveckling. De transportpolitiska målen formulerar inte i förväg bestämda trafikvolymmer samtidigt som det krävs både minskade utsläpp och minskad trafikmängd för att nå klimatmålen.

## 2. Transportsystemet – nuläge och utveckling

Länsstyrelsen stödjer tillämpningen av basprognosen på det sätt som beskrivs i underlaget; som en referensutveckling för utvärdering. Prognosen visar att det finns behov av ytterligare åtgärder för att nå målen.

Länsstyrelsen vill också lyfta fram ett grundläggande hinder i arbetet med att nå de mål som berörs av transportområdet. Nämligen den kostnads- och nyttoanalys (ASEK) som Trafikverket använder och som inte i tillräcklig grad bidrar till måluppfyllelse. Denna typ av analyser är användbara när ett antal liknande åtgärder behöver vägas mot varandra, till exempel olika vägsträckningar. När politiska mål ska uppfyllas behövs en annan typ av analys, som gör att de beslutade målen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt. Det är därför kostnadseffektivitetsanalyser som behöver användas i detta sammanhang.

Det finns också andra försvårande aspekter av att använda ASEK som nivån för diskonteringsränta och en hög värdering av restid med till exempel bil. Detta gör också att analysverktyget inte bidrar till att uppfylla klimatmål och andra nationella miljömål. Det förstärker också strukturer som bidrar till ojämlikhet och ojämställdhet i både trafiksystemet och i samhället i övrigt.

En annan brist i ASEK är att verktyget i högre grad väger in positiva effekter, men inte väger in negativa effekter exempelvis i form av utsläpp av koldioxid. Det gör att analysen konsekvent överskattar de

samhällsekonomiska vinsterna av åtgärder som leder till ökade utsläpp, vilket då gynnar att klimatnegativa insatser genomförs på bekostnad av klimatpositiva insatser.

### 3. Förslag för ökad måluppfyllelse

Länsstyrelsen välkomnar en samlad beskrivning av förslag för ökad måluppfyllelse. Vi stödjer lämpliga åtgärder för prissättning av transporter, tillgänglighet, klimatpåverkan, miljö- och hälsa, trafiksäkerhet samt civil beredskap. Åtgärderna behöver balansera kostnaderna för olika trafikslag och därmed ge mer utrymme för investeringar som bidrar till ett robust system, ökar kollektivtrafikens tillförlitlighet och minskar miljö- och klimatpåverkan.

#### 3.2 Tillgänglighet

Att anpassa trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar bör vara en mycket kostnadseffektiv åtgärd.

Region Kronoberg arbetar inom uppdraget BY2030 särskilt med landsbygdsutveckling för att öka länets boendattraktion eftersom det finns ett behov av kompetensförsörjning av länets näringsliv. Det är därför särskilt intressant för Kronoberg att delta i och bidra till hållbara lösningar för mobilitet och tillgänglighet på landsbygder. Även lösningar för turisternas resor är ett intressant utvecklingsområde som vi välkomnar.

#### 3.3 Klimatpåverkan

Det är glädjande att Trafikverket bedömer att transportpolitikens mål och målen för klimatpolitiken skulle kunna nås. Eftersom det samtidigt framgår att infrastruktursatsningarnas bidrag till måluppfyllelsen är liten, är det fortfarande oklart om de åtgärder som föreslås bidrar tillräckligt.

Utgångspunkten i direktivet för infrastrukturplaneringen och i regeringens klimatpolitiska handlingsplan är att nationella och globala klimatmål samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska uppnås. Länsstyrelsen anser att inriktningsunderlaget saknar tydliga skrivningar och tillräckligt långtgående åtgärdsförslag för hur transportplaneringen ska bidra till detta.

Den klimatpolitiska handlingsplanen lyfter också fram att en högre transporteffektivitet och även en lägre nivå av trafikarbete är

kostnadseffektiva sätt att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål. Länsstyrelsen ser här ett behov av att Trafikverket behöver ansluta sig till regeringens vidare definition av transporteffektivitet och efterlyser åtgärder som fokuserar detta område. Som förslag och exempel finns det städer i Norge som har mål som innebär nolltillväxt för individuellt fordonsbaserat transportarbete, all tillväxt inom transportarbetet ska ske med kollektiva färdmedel.

Länsstyrelsen håller med om att det också krävs biobränslen som komplement till elektrifiering för att kunna nå klimatmålen. Det i sin tur kräver ett stöd för konvertering av befintlig fordonspark.

Länsstyrelsen vill understryka vikten av att utnyttja hela kapaciteten av energieffektivisering inom transportarbetet. En elektrifiering av lastbilar innebär en effektivisering men mer av transportarbetet behöver också ske på järnväg. Vi anser att det är nödvändigt att utöka kapaciteten för godstrafik, för att klara av både samhällets transport- och elförsörjningsbehov.

Förslag som bidrar till att påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur och vätgasinfrastruktur är angelägna. Vi ser positivt på förslag om att Trafikverket och Energimyndigheten kan få uppdrag som kan underlätta den utvecklingen.

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att arbeta även för minskad trafik trots att det tar tid och är svårt. Länsstyrelsen vill peka på att åtgärder för ökad transporteffektivitet som leder till överflyttning till fordon med lägre utsläpp också kan ge minskad trafik. Det blir fallet om till exempel kollektivtrafikresor ersätter personbilstransporter. Med tanke på den ökning av resande med tåg som har skett och som väntas fortsätta, bör det finnas potential till överflyttning från andra trafikslag. När det gäller resursförbrukningen bör även utrymmet som transportinfrastrukturen och fordonen upptar i tätorter beaktas. Samma mängd fordon med andra bränslen upptar fortfarande stort utrymme i tätorter och hindrar framkomligheten för gående och cyklister.

Länsstyrelsen kan bekräfta att Trafikverkets medverkan i kommuners och regioners fysiska planering är betydelsefull i arbetet för ett transporteffektivt samhälle.

### 3.4 Miljö och hälsa

Länsstyrelsen ser positivt på inriktningen att återställa biologisk mångfald och bekämpa invasiva arter. Det finns dock ett stort behov av fler konkreta åtgärder för att uppfylla direktivets krav på att beakta biologisk mångfald. Positiva insatser har påbörjats men det är långt kvar innan vi uppnår det Trafikverket skriver om ”transportinfrastrukturen landsomfattande nätverk generellt är positivt för att knyta samman områden med hög biologisk mångfald”. I dagsläget är den totala effekten negativ i form av hinder och fragmentering av landskapet.

Nya vetenskapliga rön visar att negativa hälsoeffekter av luftföroreningar kan ses vid mycket lägre nivåer än vad som var känt tidigare. Ett nytt synsätt behövs därför på transportarbetet påverkan på medborgarnas hälsa. Det påkallar också att åtgärder vidtas i högre utsträckning. Detta är en möjlighet för Trafikverket att i högre grad verka för hänsynsmålet och är i linje med den klimatpolitiska handlingsplanen.

### 3.5 Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen ser positivt på de åtgärder som föreslås för ökad trafiksäkerhet. Förutom att ge direktiv till länstransportplaneupprättarna att satsa på mötteseparering, finns det behov av att utöka medlen till länstransportplanerna.

Länsstyrelsen ser åtgärder för hastighetsefterlevnad och hastighetsanpassning som mycket kostnadseffektiva åtgärder i förhållande till målsättningarna.

Utformning och underhåll av gång- och cykelvägar är ett viktigt område att prioritera, liksom ett mer samordnat arbete för att motverka suicid och olycksfall på järnväg.

### 3.6 Civil beredskap

Inför fortsatt arbete med att bygga upp kunskap kopplat till kris och höjd beredskap vill Länsstyrelsen skicka med följande bedömningar gällande Kronobergs län.

Kronobergs län antar och planerar för att transportbehovet till/från Kronoberg ökar med totalförsvaret. Med utgångspunkt i de militärstrategiska områdena i södra och sydöstra Sverige antas Kronoberg vara ett län dit civilbefolkningen söker sig för skydd och uppehälle. Bedömningen är att befolkningen i Blekinge och Skåne

kommer att söka sig mot Kronoberg. Utöver ökade volymer av persontransporter är antagandet att mer försörjningsberedskap som livsmedel, insatsvaror och sjukvårdsmaterial behöver tillföras länet med transporter på väg, järnväg och flyg för att försörja tillkommande befolkning.

Kronobergs län planerar tillsammans med Försvarmakten, kommuner och andra aktörer för att etablera ett antal understödsområden som är en del av vördlandsstödet till ankommande militära förband från andra Natoländer. Understödsområdena är ett nav för att gruppera militära förband och dess utrustning som antingen ska försvara Sverige eller för vidare transport till annat Natoland. En förutsättning för vördlandsstödet är att det finns fungerande transportinfrastruktur både i öst-västlig samt syd-nordlig riktning. Infrastrukturen behöver också vara resilient för att upprätthålla de folkrättsliga principerna genom att skilja militär och civil verksamhet åt i transportsystemet. Flera transportalternativ är också mycket betydelsefullt för att minska effekterna av sabotage eller andra typer av påverkan mot transportinfrastrukturen.

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

Bättre kostnadsstyrning och -kontroll i investeringsprojekt är väsentligt för en effektiv användning av de investeringsmedel som avsätts. Kommunerna ser också en potential i att genomföra mer kostnadseffektiva investeringar om större anslag ges till länstransportplaner och till samfinansiering, där det finns möjlighet till lokal kostnadsstyrning.

Länsstyrelsen ser positivt på att omprövningar av projekt kan göras vid planrevideringar för att minska på den låsningseffekt som nuvarande planeringsprocess ger. Det kommer att uppstå även negativa effekter av det eftersom det innebär att osäkerheten ökar och en långsiktig planering försvåras. Eftersom förutsättningarna och behoven förändras under de långa ledtiderna är det ändå mer ändamålsenligt att öppna för omprövningar. Det har bland annat betydelse för möjligheten att uppnå de målsättningar vi har globalt och nationellt.

## 5. Drift och underhåll av vägar och järnvägar

Länsstyrelsen håller med om att det viktigaste för transportsystemets funktion är att använda och förvalta den existerande infrastrukturen på ett så effektivt sätt som möjligt. Vi delar därför även slutsatsen att det är en effektiv inriktning att åtgärda eftersatt underhåll. Bland annat kan det ge upphov till lägre negativ miljöpåverkan genom färre nya anläggningar och att nuvarande anläggningars negativa miljöpåverkan minskas.

## 6. Utveckling av infrastrukturen

Länsstyrelsen ser en möjlighet i att under en tid med nedgång inom byggsektorn lägga extra resurser på infrastruktursatsningar. Det kan förbättra förutsättningarna för ökat bostadsbyggande och arbetspendling. En utvärdering av stadsmiljöavtalen bör slutföras och beroende på utfallet bör lämpliga former för nya satsningar på gång- och cykel samt kollektivtrafik tas fram. En större satsning på länsplanerna krävs för att de ska kunna bidra mer till de transportpolitiska målen.

## 8. Effekter av olika ramnivåer

Redogörelsen för hur hållbarhetsaspekterna integrerats är mycket kortfattad. Den ger i nuläget en bild av att integreringen inte har genomförts i tillräcklig omfattning. Transportplaneringen bör i högre grad kunna bidra till en hållbar utveckling.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Maria Arnholm med länsarkitekt Leila Aalto som föredragande. I den slutliga handläggningen har även länsråd Malin Almqvist, avdelningschef Carin Lamme Lindh, biträdande verksamhetsansvarig för försvars- och beredskapsenheten Fredrik Nygren och klimat- och energisamordnare Per-Anders Persson och deltagit.