Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2025-10-14 kl. 13:.00

Plats: Rosensalen, Rosenlunds vårdcentrum

1	Upprop och val av protokollsjusterare	
2	Fastställande av dagordning	
3	Anmälan av delegationsbeslut	2025/77
4	Övriga anmälningsärenden	2025/78
5	Kurser och konferenser	
6	Återrapportering av kurser och konferenser	
7	Frågor	

Information

8	Aktuell information	
9	Intern kontroll- Delårsrapport verksamhetsområdena	2025/23
10	Avrapportering internt kontrollmoment – ”Bokslutsprocessen"	2024/4328
11	Upphandling av regionbuss	
12	Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026-2037	

Beslutsärenden för regionfullmäktige

13	Hållbarhetsprogram 2026-2035	2025/2744
14	Policy för hållbar utveckling	2025/3006

Beslutsärenden för nämnden

15	Budget och verksamhetsplan 2026 - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö	2025/14
16	Intern kontroll- Delårsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö	2025/23
17	Remiss - Arlanda, en viktig port för det svenska välståndet	2025/2151
18	Remiss - Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037	2025/2309
19	Remiss - Länstransportplan för Östergötland 2026–2037	2025/2946

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2025-10-14 kl. 13:.00

20	Projekt VÄXLA – Utforska vägen mot hållbara transporter i Jönköpings län	2025/1844
21	Projekt- Stärkt samverkan inom regional strategisk planering	2025/2978
22	Projekt - Fördjupad analys av gränsområdet Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län	2025/2979
23	Extra sammanträde för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-12-19	2025/3279

Övrigt

24	Övriga frågor

Kallade

Ordinarie ledamöter
Tommie Ekered (M) ordförande
Per Svenberg (S) 1: e vice ordf.
Leif Andersson (C) 2:e vice ordf.
Liza Oswald (S)
Jeanette Söderström (S)
Simon Johansson (S)
Krister Hansson Dahl (S)
Eva Nilsson (M)
Anders Bengtsson (M)
Gunnar Petersson (VD)
Anders Gustafsson (SD)
Katja Ganekind (SD)
Arnold Carlzon (KD)
Pernilla Ivarsson (KD)
Micael Carlsson (L)

Adjungerad
Anna-Karin Ramnemo (V)

Tjänstepersoner
Jane Ydman, regiondirektör
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Fredric Fingal, T.f. trafikdirektör/ ekonomichef
Filip Boeryd, kanslichef

För kännedom

Ersättare
Elin Andersson (S)
Tobias Gyllensten (S)
Gabriella Mohlin (S)
Johan Svedberg (S)
Elisabeth Hermansson (S)
Karl Bergbom (M)
Gottlieb Granberg (M)
Thomas Lindén (M)
Martin Malmerfors (VD)
Gabriel Wallgren (SD)
Robert Andersson (SD)
Per Danielsson (KD)
Anton Axelsson (KD)
Andreas Elamsson (C)
Eric Hedlund (L)

Regionråd
Rachel De Basso (S)
Thomas Gustafsson (S)
Tommie Ekered (M)
Kerstin Hammar (M)
Martin Nedergaard-Hansen (VD)
Håkan Karlsson Nyborg (SD)
Stina Sinclair (KD)
Per Eriksson (C)
Jimmy Ekström (L)

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Tid: 2025-10-14 kl. 13:.00

Carlos Pettersson, sektionschef energi och samhällsbyggande
Maria Cannerborg, miljöchef
Josefine Colliander, nämndsekreterare

Mikael Ekvall (V)

Personalrepresentanter:
Joakim Strid, Vision

Delegeringsbeslut

Utskriftsdatum: 2025-10-07 **Utskriven av:** Josefine Colliander

Diarieenhet:	Region Jönköpings län
Beslutsfattare:	Alla
Kategori:	Alla
Beslutsinstans:	Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö
Sammanträdesdatum:	2025-10-14
Sekretess:	Visas ej

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	**Avsändare/Mottagare**	**Beslutsfattare**
Ärendenummer	**Ärendemening**	**Kategori**
		Ansvarig
356644	Avtal tecknat på delegation, avtalsnummer 2025-22343250	TIMV 4.2.1 §13/2025
2025-09-17		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIMV 4.2.1
		Fredric Fingal
356653	Avtal tecknat på delegation, avtalsnummer 2025-22418108	TIMV 4.2.1 §14/2025
2025-09-17		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIMV 4.2.1
		Fredric Fingal
359386	Avtal tecknat på delegation avtalsnummer 2025-23707574	TIMV 4.2.1 §17/2025
2025-10-02		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIMV 4.2.1
		Fredric Fingal
359422	Avtal tecknat på delegation avtalsnummer 2025-23708537	TIMV 4.2.1 §18/2025
2025-10-02		Fredric Fingal
RJL 2025/1585	Avtal delegationsbeslut trafikdirektör 2025	TIMV 4.2.1
		Fredric Fingal
2025.12883	Överklagbart beslut	TIM 4.7.1 §73/2025
2025-09-03	Celin Saran	Sofia Sund
RJL 2025/2855	Överklagbart beslut gällande att ta del av allmän handling	TIM 4.7.1
		Sofia Sund
2025.13953	Samrådsyttrande över ny detaljplan för Gamla Staden 1:1, vid kv. Brandstationen 1 Nässjö stad, Nässjö kommun SPK-2024-1510	TIMV 4.1.3 §15/2025
2025-09-18	Samhällsplaneringskontoret, Nässjö kommun	Fredric Fingal

Id	Beskrivning	Paragraf
Datum	Avsändare/Mottagare	Beslutsfattare
Ärendenummer	Ärendemening	Kategori
		Ansvarig
RJL 2025/2923	Remiss - Samråd för detaljplan för del av Gamla Staden 1:1, vid kv. Brandstationen 1, Nässjö stad, Nässjö kommun	TIMV 4.1.3 Hugo Jacobsson
2025.14268	Delegationsrapport färdtjänst april -2025	TIMV 4.4.1 §16/2025
2025-09-22	Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö	Fredric Fingal
RJL 2025/3153	Delegationsrapport färdtjänst april 2025	TIMV 4.4.1 Malin Lindstrand

Region Jönköpings län

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-10-14 Övriga anmälningsärenden

Handling	Dnr + rubrik/innehåll
Inkomna handlingar	
– Regeringsbeslut	
– Beslut från Sveriges kommuner och regioner (SKR)	
– Skrivelser från invånare	
– Skrivelser från organisationer	
– Övrigt	RJL 2025/1111Mötesanteckningar - RSS Utskottet för kollektivtrafik 2025-09-05
Upprättade handlingar	
– Protokoll	Protokoll Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-09-02 §§ 98-116 Protokoll presidium Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö 2025-09-30 §§ 122-142
– Svar på skrivelser	
– Övrigt	

Handlingar

Utskriftsdatum: 2025-09-01 **Utskriven av:** Monica Sandsvik Svensson

Diarieenhet:	Region Jönköpings län
Datum:	2025-08-01 - 2025-08-31
Riktning:	Alla
Status:	Alla
Handlingstyp:	REMISS
Notering:	
Sekretess:	Visas ej

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		**Avsändare/Mottagare**	**Avdelning**
Ärendenummer		**Notering**	**Handlingstyp**
		Ärendemening	
2025.11366	I	Remiss- Förslag till dokument och checklistor för bedömning av regelefterlevnad för hälsodokumentationssystem. D8.2 Xt-EHR (EHDS)	Peter Häyhänen
2025-08-04		E Hälsomyndigheten	Regionledningskontoret
RJL 2025/2548		D8.2 EHR Conformity Assessment Scheme assertion document and checklists Svar senast 2025-09-14	REMISS
		Remiss- Förslag till dokument och checklistor för bedömning av regelefterlevnad för hälsodokumentationssystem. D8.2 Xt-EHR (EHDS)	
2025.12121	I	Remiss - Plandokument-samråd	Karin Hermansson
2025-08-15		Boxholms kommun	Regionledningskontoret
RJL 2025/2725		Svar senast: 2025-10-15	REMISS
		Samråd om ny översiktsplan för Boxholms kommun	
2025.12110	I	Remiss - Implementeringsguider för EEHRxF, funktionella och tekniska krav och specifikationer för elektroniska patientjournalsystem 01_Xt-EHR_D7 1 Announcement Stakeholder Consultation	Peter Häyhänen
2025-08-19		E-Hälsomyndigheten	Regionledningskontoret
RJL 2025/2713		Svar senast 2025-10-12	REMISS
		Remiss- Europeiskt format för elektroniska patientjournaler Xt-EHR Deliverable 7.1	
2025.12099	I	Remiss - Konsekvensutredning om upphävande av föreskrifter om utbildningar inom yrkeshögskolan med inriktning medicinsk vårdadministratör.	Anette Peterson
2025-08-19		Myndigheten för yrkeshögskolan	Regionledningskontoret
RJL 2025/2712		Svar senast: 2025-10-31 till registrator@myh.se	REMISS

Handlingar

Utskriftsdatum: 2025-10-01 **Utskriven av:** Anette Nero

Diarieenhet:	Region Jönköpings län
Datum:	2025-09-01 - 2025-09-30
Riktning:	Alla
Status:	Alla
Handlingstyp:	REMISS
Notering:	
Sekretess:	Visas ej

Id	I/U/K	Beskrivning	Ansvarig
Datum		Avsändare/Mottagare	Avdelning
Ärendenummer		Notering	Handlingstyp
		Ärendemening	
2025.12849	I	Remiss - Föreskrift om ST sjukhusfysiker	Anette Peterson
2025-09-02		Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/2893		Svar senast: 2025-10-31 Vänligen ange diarienumret 4.1-41776/2025 i remissvaret. Remiss avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om sjukhusfysikernas specialisttjänstgöring	REMISS
2025.12850	I	Remiss - Målbeskrivningar för sjukhusfysikernas specialiseringstjänstgöring	Anette Peterson
2025-09-02		Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/2893		Svar senast: 2025-10-31 Vänligen ange diarienumret 4.1-41776/2025 i remissvaret. Remiss avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om sjukhusfysikernas specialisttjänstgöring	REMISS
2025.12852	I	Remiss - förslag till föreskrifter och allmänna råd om sjukhusfysikernas specialiseringstjänstgöring	Anette Peterson
2025-09-02		Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/2893		Svar senast: 2025-10-31 Vänligen ange diarienumret 4.1-41776/2025 i remissvaret. Remiss avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om sjukhusfysikernas specialisttjänstgöring	REMISS
2025.12854	I	Remiss - Inremarknadstest med proportionalitetsprövning Med anledning av nya föreskrifter och allmänna råd om specialiseringstjänstgöring för sjukhusfysiker	Anette Peterson
2025-09-02		Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/2893		Svar senast: 2025-10-31	REMISS

		Vänligen ange diarienumret 4.1-41776/2025 i remissvaret. Remiss avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om sjukhusfysikernas specialisttjänstgöring	
2025.12935	I	Remiss - Laboratorieresultat och rapporter: Implementeringsguider för EEHRxF, funktionella och tekniska krav och specifikationer för elektroniska patientjournalsystem	Peter Häyhänen
2025-09-04		E-Hälsomyndigheten	Regionledningskontoret
RJL 2025/2713		Remissvar skickas enligt bifogade instruktioner. Svar senast 20251013. Meddela om det innebär att din organisation behöver någon förlängd deadline. Remiss- Europeiskt format för elektroniska patientjournaler Xt-EHR Deliverable 7.1	REMISS
2025.12959	I	Remiss - Planbeskrivningför Del av Gamla Staden 1:1 vid kv. Brandstationen 1, Nässjö stad och kommun	Hugo Jacobsson
2025-09-04		Nässjö kommun, samhällsplaneringskontoret	Länstrafiken
RJL 2025/2923		Diarienummer SPK-2024-1510 Svar senast 2025-09-24 Remiss - Samråd för detaljplan för del av Gamla Staden 1:1, vid kv. Brandstationen 1, Nässjö stad, Nässjö kommun	REMISS
2025.13109	I	Remiss - Länstransportplan för Östergötland 2026–2037	Karin Hermansson
2025-09-05		Region Östergötland	Regionledningskontoret
RJL 2025/2946		Svar senast: 2025-11-21 via registrator@regionostergotland.se RÖ 2024-7498 Remiss - Länstransportplan för Östergötland 2026–2037	REMISS
2025.13430	I	Remiss - Regional transportplan Kalmar län 2026 - 2037	Karin Hermansson
2025-09-11		Region Kalmar län	Regionledningskontoret
RJL 2025/2998		Ärendenummer RS 2025/894 Svar senast 2025-12-05 Remiss - Förslag till Regional transportplan för Kalmar län (Länstransportplan) 2026-2037	REMISS
2025.13645	I	Remiss - Nationella riktlinjer 2025: Screening för tjock- och ändtarmscancer	Anette Peterson
2025-09-11		Socialstyrelsen, avd. för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3012			REMISS

		Remiss - Socialstyrelsens utredning kring utvidgning av screeningprogrammet för tjock- och ändtarmscancer	
2025.13759	I	Remiss - Intellektuell funktionsnedsättning, genetisk diagnostik för barn och vuxna	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3067		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss - Intellektuell funktionsnedsättning, genetisk diagnostik för barn och vuxna	
2025.13764	I	Remiss- Nationellt vårdprogram för otoskleros	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3069		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss- Nationellt vårdprogram för otoskleros	
2025.13626	I	Remiss- Akut onkologi, vårdprogram	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3028		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss- Akut onkologi, vårdprogram	
2025.13649	I	Remiss- Nationellt vårdprogram för palliativ vård.	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3036		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss- Nationellt vårdprogram för palliativ vård.	
2025.13665	I	Remiss – Min vårdplan Testikelcancer	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3040		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss – Min vårdplan Testikelcancer	
2025.13673	I	Remiss - Personcentrerat sammanhållet vårdförlopp tuberkulos	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3042		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss - Personcentrerat sammanhållet vårdförlopp tuberkulos	
2025.13678	I	Remiss- Plan för eliminering av hepatit B	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3046		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss- Plan för eliminering av hepatit B	
2025.13705	I	Remiss- Amyotrofisk lateral skleros (ALS)	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3052		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss- Amyotrofisk lateral skleros (ALS)	

2025.13720	I	Remiss- Kliniskt kunskapsstöd ALS	Evelina Örn
2025-09-15		Nationellt system för kunskapsstyrning hälso- och sjukvård	Regionledningskontoret
RJL 2025/3055		Svar senast 2025-11-14	REMISS
		Remiss- Kliniskt kunskapsstöd ALS	
2025.13814	I	Remiss- promemoria Förordningsförslag med anledning av kommande tandvårdsreformer	Evelina Örn
2025-09-16		Socialdepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2025/3082		Svar senast 2025-10-28	REMISS
		S2025/01575	
		Remiss- promemoria Förordningsförslag med anledning av kommande tandvårdsreformer	
2025.13827	I	Remiss - förslag till upphävande; gemensamma författningssamlingen avseende hälso- och sjukvård, socialtjänst, läkemedel, folkhälsa med mera	Evelina Örn
2025-09-17		Rättsavdelningen Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/3085		Socialstyrelsens dnr 4.1-50440/2025	REMISS
		Svar senast 2025-10-22	
		Remiss - förslag till upphävande av föreskrifterna om katastrofmedicinsk beredskap med mera	
2025.13828	I	Remiss - förslag föreskrifter om beredskap för katastrofmedicinska insatser utomlands	Evelina Örn
2025-09-17		Rättsavdelningen Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/3085		Socialstyrelsens dnr 4.1-50440/2025	REMISS
		Svar senast 2025-10-22	
		Remiss - förslag till upphävande av föreskrifterna om katastrofmedicinsk beredskap med mera	
2025.13829	I	Remiss - förslag upphävande av allmänna råd 1995 1	Evelina Örn
2025-09-17		Rättsavdelningen Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/3085		Socialstyrelsens dnr 4.1-50440/2025	REMISS
		Svar senast 2025-10-22	
		Remiss - förslag till upphävande av föreskrifterna om katastrofmedicinsk beredskap med mera	
2025.13830	I	Remiss -förslag ändring om ambulanssjukvård	Evelina Örn
2025-09-17		Rättsavdelningen Socialstyrelsen	Regionledningskontoret
RJL 2025/3085		Socialstyrelsens dnr 4.1-50440/2025	REMISS
		Svar senast 2025-10-22	
		Remiss - förslag till upphävande av föreskrifterna om katastrofmedicinsk beredskap med mera	
2025.13992	I	Remiss- förberedande information om EHDS Xt-EHR, flaggning remiss om Medicinsk bild	Peter Häyhänen
2025-09-18		E-hälsomyndigheten	Regionledningskontoret

RJL 2025/3113		Information om D/.2 - Stakeholder Briefing Workshop den 2025-09-23 kl 10.00-12.00. Den 30 september kommer remissen. Svar senast 2025-11-11. Remiss - D7.2 Medicinska bildstudier och relaterade bildrapporter: Implementeringsguider för EEHRxF, funktionella och tekniska krav och specifikationer för elektroniska patientjournalsystem	REMISS
2025.14139	I	Remiss- Skärpta villkor för anhöriginvandring	Linda Löfgren
2025-09-18		Regeringskansliet	Regionledningskontoret
RJL 2025/3116		SOU-202595	REMISS
		Remiss - SOU 2025:95 Skärpta villkor för anhöriginvandring	
356965	K	Samrådshandling Konsekvensbeskrivning för regional transportplan för Jönköpings län 2026-2037	Lina Gerdin
2025-09-19			Regionledningskontoret
RJL 2025/3105		Vår konsekvensbeskrivning för remittering	REMISS
		Samråd Regional transportinfrastrukturplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning	
2025.14373	I	Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037	Karin Hermansson
2025-09-23		Region Halland	Regionledningskontoret
RJL 2025/3162		Svar senast 2025-12-12 RS240122	REMISS
		Remiss- Regional infrastrukturplan Halland 2026 - 2037	
357405	K	Samrådshandling Regional treansportplan för Jönköpings län 2026-2037	Lina Gerdin
2025-09-23			Regionledningskontoret
RJL 2025/3105		Jönköpings transportplan för remittering till berörda kommuner	REMISS
		Samråd Regional transportinfrastrukturplan för Jönköpings län 2026-2037 inklusive konsekvensbeskrivning	
2025.14658	I	Remiss - Utkast till lagrådsremiss Sänkt straffbarhetsålder för allvarliga brott	Linda Löfgren
2025-09-25		Justitiedepartementet, straffrättsenheten	Regionledningskontoret
RJL 2025/3193		Ju2025/01945 Svar senast 2025-11-12	REMISS
		Remiss - Sänkt straffbarhetsålder för allvarliga brott	
2025.14928	I	Remiss - EU-kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordningar för perioden 2028-2034	Karin Hermansson
2025-09-26		Landsbygds- och infrastrukturdepartementet	Regionledningskontoret

RJL 2025/3227		LI EU-fonder 28 LI2025/01620 Svar senast 2025-12-23 Remiss - EU-kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordningar för perioden 2028-2034	REMISS
2025.15320	I	Remiss- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034	Nathalie Bijelic Eriksson
2025-09-29		Landsbygds- och infrastrukturdepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2025/3259		Dnr LI2025/01628 Svar senast 2025-11-24 Remiss- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034	REMISS
2025.15321	I	Remiss- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034	Nathalie Bijelic Eriksson
2025-09-29		Landsbygds- och infrastrukturdepartementet	Regionledningskontoret
RJL 2025/3259		Dnr LI2025/01628 Svar senast 2025-11-24 Remiss- Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa för perioden 2028–2034	REMISS
2025.15374	I	Remiss - Ändring av översiktsplanen för norra staden och järnvagen, samradshandling	Nathalie Bijelic Eriksson
2025-09-30		Linköpings kommun	Regionledningskontoret
RJL 2025/3268		Svar senast 2025-11-30 Remiss - Förslag till ändring av översiktsplanen för norra staden och järnvägen - tillägg med anledning av Ostlänken, samråd	REMISS
2025.15408	I	Remiss - D7.2 Xt-EHR - Medicinska bilder och rapporter EEHRxF krav och specifikationer för EHR-system - Utkast	Peter Häyhänen
2025-09-30		E-hälsomyndigheten	Regionledningskontoret
RJL 2025/3113		D7.2 Xt-EHR - Medical images and reports EEHRxF requirements and specifications for EHR systems - Draft Remissvar skickas enligt bifogade instruktioner, på engelska och i bifogat excelformulär till registrator@ehalsomyndigheten.se, med cc till michel.silvestri@ehalsomyndigheten.se. Svar senast 2025-11-11. Remiss - D7.2 Medicinska bildstudier och relaterade bildrapporter: Implementeringsguider för EEHRxF, funktionella och tekniska krav och specifikationer för elektroniska	REMISS

		patientjournalsystem	
2025.15421	I	Remiss - Xt-EHR D7.2_Introduktion WP7 och D7.2. Kort beskrivning av rapporten samt specifika frågor för återkoppling/remissvar	Peter Häyhänen
2025-09-30		E-hälsomyndigheten	Regionledningskontoret
RJL 2025/3113		Xt-EHR D7.2_Introduction WP7 and D7.2 Consultation Briefing Document 20250926 Svar senast 2025-11-11. Remiss - D7.2 Medicinska bildstudier och relaterade bildrapporter: Implementeringsguider för EEHRxF, funktionella och tekniska krav och specifikationer för elektroniska patientjournalsystem	REMISS
2025.15464	I	Remiss- Granskning- Detaljplan för fastigheten Rastad 1:6	Nathalie Bijelic Eriksson
2025-09-30		Vaggeryds kommun	Regionledningskontoret
RJL 2025/3281		Svar senast 2025-10-31 Remiss- Granskning- Detaljplan för fastigheten Rastad 1:6	REMISS
2025.15493	I	Remiss- huvudrapport Trafikverket	Lina Gerdin
2025-09-30		Trafikverket	Regionledningskontoret
RJL 2025/1031		 Regeringsbeslut - Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur 2026 - 2037	REMISS

§ 140

Kurser och konferenser

Beslut
Presidiet för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö beslutar om deltagande vid Plusenergiforum 2025-11-21 där presidiet samt två ledamöter för den politiska ledningen och två ledamöter från oppositionen ges möjlighet att delta.

Anmälan sker via nämndsekreteraren.

Beslutsunderlag
Inbjudan Plusenergiforum 2025-11-21

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Plusenergiforum

Varmt välkommen till Plusenergiforum 2025! En halvdagskonferens på Elmia i Jönköping den 21 november med inspirerande föreläsningar och spännande möten för dig som vill vara en del av omställningen till framtidens energisystem.

Konferensen är kostnadsfri och vi bjuder på frukostfralla och lunch.

Vi har begränsat antal platser så anmäl dig redan idag, sista anmälningsdag är den 11 november.

Program för Plusenergiforum

8:30 Incheck och frukostfralla

9:00 Välkomna och inledning

9:10 Föreläsning, Robert Andrén

Energiomställningen som del av en större samhällsomställning.

10:00 Inspireras av andra

Intervjuer med företag och aktörer från länet som berättar om sina smarta lösningar för energiomställning. Det kommer bland annat handla om självförsörjande gårdar, ökat återbruk i byggsektorn, energiplanering och samverkan över kommungränser för att länet ska stå bättre rustat för framtiden.

10:30 Paus

11:00 Forts. Inspireras av andra

Intervjuer med företag och aktörer från länet som berättar om sina smarta lösningar för energiomställning. Det kommer bland annat handla om självförsörjande gårdar, ökat återbruk i byggsektorn, energiplanering och samverkan över kommungränser för att länet ska stå bättre rustat för framtiden.

11:30 Föreläsning, Maria Wolrath Söderberg

Varför är det så svårt att ställa om? Och vad är det som driver dem som faktiskt ändå sätter fart?

12:00 Avslutning och lunch

Anmäl dig till Plusenergiforum

SEMINARIUM

Logistikens superkraft – så bygger vi en motståndskraftig framtid för Jönköpingsregionen

Vad händer när nästa kris slår till? Vem ser till att mat, mediciner och andra livsviktiga varor faktiskt når fram? Svaret är: logistiken. Jönköpingsregionen är Sveriges logistiska hjärta – men hur väl rustade är vi för framtidens utmaningar?

Krig, klimatkriser, AI, nya lagkrav och ökade krav från kunder förändrar spelplanen snabbare än någonsin. Det kräver att vi planerar smartare, samarbetar bredare och vågar tänka nytt.

På seminariet lyfter vi frågor som:

- Hur bygger vi ett robust system för försörjningsberedskap i vår region?
- Vilken roll spelar regionens logistiska läge?
- Finns det en regional och nationell strategi?
- Vad kan vi lära oss av andra nationer, som Nederländerna?
- Hur kan näringsliv, akademi och samhälle kroka arm för att skapa lösningar som verkligen håller i längden?

Vi tar avstamp i aktuell forskning, internationella samarbeten och konkreta erfarenheter – men framför allt blickar vi framåt.

Det här är inte bara ett seminarium. Det är ett samtal om vår gemensamma trygghet, vårt regionala självförtroende och vår förmåga att stå starka när det blåser som mest.

Målgrupp

Tjänstemän och politiker samt andra beslutsfattare och företagsledare som vill forma framtidens smarta, hållbara och trygga samhälle.

EVOLVE
SUSTAINABLE LOGISTICS PROJECT

Medfinansieras av Europeiska unionen

Program

08.30 Registrering och kaffe
09.00 Välkommen och introduktion
09.15 ”Jakten på hållbar beredskap i svensk livsmedelsförsörjning”
09.45 "Logistikens utmaningar i gränssnittet Sverige/NATO, klimatkrisen på slagfältet och dess betydelse för industrins logistik”
10.30 Societal resilience. Translation of government policies to achieve supply chain resilience in the Netherlands"
10.50 "Trade-offs in business?: How to be resilient and sustainable at the same time"
11.10 Dialogsamtal och frågestund

Datum, tid & plats

Fredagen 14 november
Klockan 09.00-11.45
Sal HB317, Högskolan för Lärande och Kommunikation (HLK), Jönköping University

Anmälan

Meddela din medverkan till Matz Magnusson på matz@nordicinfracenter.se.

Glöm inte att ange eventuell specialkost.

Välkommen!

Om arrangören

Evolve är ett treårigt utvecklingsprojekt som vänder sig till logistikföretag och logistikintensiv verksamhet i Jönköpingsregionen. Företagen som medverkar får hjälp att utveckla sin konkurrenskraft genom innovation-/affärsutveckling med fokus på hållbarhet. Finansiering sker genom Region Jönköpings län, Tillväxtverket-ERUF, Nässjö Näringsliv AB, Nässjö kommun, Jönköpings kommun och Vaggeryds kommun. Internationella Handelshögskolan i Jönköping och Tekniska Högskolan är samverkanspartners.

FINANSIÄRER OCH SAMARBETSPARTERS

NÄSSJÖ NÄRINGSLIV AB
JÖNKÖPINGS KOMMUN
VAGGERYDS KOMMUN
NÄSSJÖ KOMMUN
Region Jönköpings län
MED FINANSIERING FRÅN tillväxtverket
JÖNKÖPING UNIVERSITY Jönköping International Business School
JÖNKÖPING UNIVERSITY School of Engineering

Mer information om programmet

Pass 1: ”Jakten på hållbar beredskap i svensk livsmedelsförsörjning”
Joakim Netz, forskare vid Tekniska Högskolan i Jönköping (JTH), presenterar aktuell forskning som visar på behovet av att integrera hållbarhet och beredskap. Två områden som ofta hanteras separat men som behöver samverka för att skapa en resilient livsmedelsförsörjning.

Pass 2: **”Logistikens utmaningar i gränssnittet Sverige/NATO, klimatkrisen på slagfältet och dess betydelse för industrins logistik”**
Lars Hedström, Försvarshögskolan, ger ett internationellt och säkerhetspolitiskt perspektiv på logistiska utmaningar. Han belyser samspelet mellan region och omvärld i en tid av nya hot och klimatförändringar.

Pass 3: **”Societal resilience. Translation of government policies to achieve supply chain resilience in the Netherlands"**
Bas van Bree, Director of Operations vid DINALOG i Nederländerna, berättar om hur nationella strategier för logistik och beredskap omsätts i praktiken genom samverkan mellan näringsliv, akademi och samhälle.

Pass 4: **"How to be resilient and sustainable at the same time"**
Hendryk Dittfeld, Lecturer and Researcher, Windesheim University, Zwolle, presenterar hur företag och samhälle kan förena resiliens och hållbarhet – två perspektiv som behöver gå hand i hand för att möta framtidens utmaningar.

FINANSIÄRER OCH SAMARBETSPARTERS

NÄSSJÖ NÄRINGSLIV AB
JÖNKÖPINGS KOMMUN
VAGGERYDS KOMMUN
NÄSSJÖ KOMMUN
Region Jönköpings län
MED FINANSIERING FRÅN tillväxtverket
JÖNKÖPING UNIVERSITY Jönköping International Business School
JÖNKÖPING UNIVERSITY School of Engineering

§ 123

Aktuell information

Beslut

Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör, kommer informera nämnden om:

- JET – Jönköping elektrifieringar tillsammans
- ny klimat- och energistrategi för länet
- satsning i Mullsjö - Kongsberg Automotive planerar att där samla sin svenska verksamhet för innovation och utveckling
- träff gällande flygplatsutredningen.

Fredrik Fingal, t.f. trafikdirektör, kommer informera nämnden om:

- förlikning med Cabonline
- upphandling av fordon på Visingsö är klar
- uppföljning av genomförandet av den bilfria dagen 21 september
- kommande marknadsföringskampanjer.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 124

Intern kontroll- Delårsrapport verksamhetsområdena

Diarienummer: RJL 2025/23

Beslut

Delårsrapporterna för Länstrafiken och Regional utveckling (regionledning) kommer att delges nämnden på kommande sammanträde.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Region Jönköpings län

Delårsrapport
Tertial 2 2025

Länstrafiken

Dnr RJL 2025/23
Fredric Fingal, t.f. trafikdirektör
Länstrafiken
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning **4**

Medborgare och kund **6**

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på 6

Process och produktion **11**

Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare 11

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet 11

Lärande och förnyelse **15**

Strategiska mål: Bäst på att förbättra och förnya 15

Medarbetare **16**

Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser 16

Ekonomi **18**

Strategiska mål: God och hållbar hushållning 18

Inledning

Länstrafikens uppdrag är att inom Jönköpings län och angränsande områden bedriva och utveckla kollektivtrafik. Uppdraget utgår från Region Jönköpings läns vision ”för ett bra liv i en attraktiv region”, och ett bra liv förutsätter bland annat goda möjligheter att resa i det dagliga livet. Det innebär att vi med ett så bra trafikutbud som möjligt ska erbjuda människor i Jönköpings län en prisvärd, enkel och trygg resa till sitt arbete, sina studier, service och fritidsaktiviteter. Tillsammans bidrar vi till en förstorad arbetsmarknadsregion, minskade konsumtionsbaserade klimatutsläpp, ett hållbart samhälle och en bättre vardag inom de ekonomiska ramar som Länstrafiken har.

Länstrafikens verksamhet ska upplevas som ett modernt, bra, hållbart och tryggt alternativ till bilen. Vi ska tillsammans ge kunderna bra reseupplevelser, leverera hög kvalitet, vara kundfokuserade, göra det som vi har sagt att vi ska göra, leva upp till det som vi lovar och ständigt förbättra oss själva och verksamheten.

Länstrafikens uppdrag utgörs av allmän kollektivtrafik med tågtrafik, regionbussar och stadstrafik. Serviceresor består av färdtjänst, sjukresor och närtrafik, där närtrafiken utgör ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. All trafik som körs för Länstrafikens räkning utförs av upphandlade trafikföretag.

Att öka kundnöjdheten är ett av målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För att öka kundnöjdheten behöver varumärket och förtroendet för Länstrafiken stärkas.

Utöver tilldelad budgetram på 1 326 miljoner kronor finansieras verksamheten med intäkter framför allt från biljetter i den allmänna trafiken och egenavgifter inom serviceresor. Antalet faktiska årsarbetare är 103,4 inom verksamhetsområdet.

Sammanfattning

Under 2025 har verksamhet och processer genomlysts som en del i arbetet med Kvalitet som strategi och detta med kunden i fokus. I verksamhetsplanen har det uttalats att det ska arbetas med aktiviteter för att förbättra bl.a. trygghet och punktlighet för att på så sätt öka kundnöjdheten. Det har också arbetats med att förbättra och snabba upp informationen till resenärer vid olika händelser i trafiken. Arbete pågår med att teckna avsiktsförklaringar med länets kommuner.

I början av året lanserades en ny linje 135 mellan Jönköping och Vaggeryd som trafikerar industriområdena Torsvik och Stigamo. Resandet i den allmänna trafiken har minskat jämfört med samma period föregående år och når inte målsättningen.

Inom Krösatågstrafiken har den planerade reduceringen av tågtrafik på oelektrifierade sträckor fortsatt och de reducerade turerna har ersatts med bussar. De inställda turerna beror på att fordonen är gamla och har ett omfattande behov av underhåll samtidigt som det är problem med tillgången till reservdelar. Målet har varit att framförhållningen ska bli bättre för resenärerna.

Ett nytt eltåg har ankommit till Nässjö där tester genomförs och fler tåg beräknas levereras i början av 2026 för att sättas i trafik när tester är slutförda.

Under 2024 och 2025 har utredningar gjorts om lämplig framtida organisationsform för Krösatågssamarbetet. Utredarna har överlämnat rapporten till den politiska samverkansgruppen inom Krösatågen och ett inriktningsbeslut togs i nämnden för trafik, infrastruktur och miljö i juni om att fortsätta arbetet med att bilda ett aktiebolag för Krösatågen.

Inom serviceresor fortsätter resandet att öka och det är en negativ budgetavvikelse inom serviceresor pga ökningen av antalet resor.

Arbetet med revidering av trafikförsörjningsprogrammet påbörjades under hösten 2024 och kommer fortgå under 2025. Beslut om reviderat program tas i början av 2026.

Måluppfyllelse ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet

	2025-08-31	Andel	2024-08-31	Andel
Antal mätetal som är uppfyllda	4	40%	2	22%
Antal mätetal som är delvis uppfyllda	3	30%	4	45%
Antal mätetal som inte är uppfyllda	3	30%	3	33%
Antal mätetal som mäts	10	100%	9	100%

I tabellen ovan redovisas enbart mätetal beslutade av regionfullmäktige. I verksamhetsområdets verksamhetsplan följs fler mätetal upp.

Medborgare och kund

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på

Framgångsfaktorer: Nöjda kunder och intressenter

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
VO Trygghet resenär - allmän trafik	70 %	69 %	Utfallet för 2025 är 69 procent och målet nås inte riktigt. I augusti är utfallet 74 procent, vilket är en positiv utveckling och ett förbättrat resultat jämfört med 2024. Resultatet är sex procentenheter under rikssnittet. Tidigare undersökningar bland resenärer visar att det är oron för att inte komma fram i tid samt bristande trafiksäkerhet som är de största anledningarna till otrygghet i kollektivtrafiken. Förares körstil i stadstrafiken kan ha påverkat tryggheten. Installationerna av nya fordonsdatorer i bussar har påverkat informationen till kunderna via kund-appen, vilket också kan ha påverkat tryggheten negativt under sommarmånaderna. De målgrupper som upplever mest otrygghet är 15-19 åringarna och 20-25 åringarna. Kvinnor upplever generellt mer otrygghet än män. Bäst trygghet upplever medborgarna i Eksjö, Sävsjö och Vetlanda som samtliga överträffar målsättningen. Lägst trygghet upplever medborgarna i Gnosjö, Värnamo och Aneby. Åtgärder som genomförts för att förbättra tryggheten är bland annat så kallat "nattstopp", som testas på några linjer under hösten. Utvärdering ska göras avseende om det påverkar upplevelsen av tryggheten. Det har också formats ett "Trygghetsforum" tillsammans med trafikföretagen för att förbättra tryggheten bland förarna. Insatserna ger förhoppningsvis effekt på upplevelsen av trygghet på sikt.
VO Färdtjänsthandläggning, dagar från ansökan till beslut	28 dagar	33 dagar	Handläggningstiden har minskat under andra tertialet 2025, både jämfört med föregående tertial och föregående år. Den genomsnittliga handläggningstiden är ca 5 veckor, 33 dagar. Äldsta ärendet för tillfället är från 6 juni. Under januari till augusti fick 80 procent av kunderna beslut inom 5 veckor. Sammantaget ett år tillbaka har 69 procent av kunderna fått beslut inom 5 veckor. Handläggningstiden för riksfärdtjänst är ca 3 veckor. Inflödet av ärenden har ökat jämfört med 2024, både vad gäller färdtjänst och riksfärdtjänst. Löpande utvecklingsarbete och extrainsatser har genomförts för att minska handläggningstiderna. Nya handläggare har rekryterats och en förenklad beslutsprocess för kunder som är 85 år är numera en etablerad rutin. En förstudie pågår samtidigt för att se över processen för färdtjänst och riksfärdtjänst och vad som är rimliga målvärden för handläggningstiden. En del i förstudien handlar också om att se över om IT-system ska förbättras eller bytas ut för att effektivisera handläggningen ytterligare.
Andel nöjda NKI - allmän trafik - alla länsbor	55 %	47 %	Utfallet för 2025 ligger just nu på 47 procent nöjda länsbor, vilket är en ökning från föregående år som var 45 procent. Män är generellt mer missnöjda än kvinnor. Augusti visar en liten uppgång jämfört med föregående månad och det är en svag uppåtgående trend under hela året. Fortsatt fokus på

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			vårt varumärkesarbete kommer förhoppningsvis påverka den generella bilden av Länstrafiken bland länsborna.
Andel nöjda NKI - allmän trafik - resenärer	65 %	59 %	Utfall för 2025 ligger nu över förra årets utfall med 59 procent mot 57 procent 2024. I år har vi haft två sommarmånader med utfall över målnivån på 65 procent och trendkurvan lutar uppåt totalt sett. 87 procent av resenärerna ger betyget 3, 4 eller 5, vilket är ett bra resultat. Resenärer i åldrarna 20-25 år är minst nöjda och det skulle kunna bero på övergången från ungdomsbiljett till vuxenbiljett då det efter 20 årsdagen kostar mer att resa. Det är ingen större skillnad i nöjdheten mellan kön och vi ser mest nöjda kunder i Nässjö och Eksjö och mest missnöjda kunder i Mullsjö. Vi ser en risk att omfattande och långdragna omledningar framförallt i centrala Jönköping kommer påverka resenärerna framöver med försämrat andel nöjda som följd. Fordonsdatorbytet på bussarna kan ha påverkat nöjdheten negativt men väntas ge positiv effekt framåt då bl.a. realtidsinformation kommer förbättras. Det pågår en förstudie kring marknadsverktyg för att undersöka hur vi kan jobba bättre med marknadsanalyser och riktad kommunikation till våra kunder.
Andel nöjda NKI - serviceresor	85 %	82 %	Målet på 85 procent nås inte, men det är ett stabilt ackumulerat värde under hela året. Andelen missnöjda pendlar mellan 3-4 procentenheter sedan 2022 och det är en stor skillnad mellan åldersgrupperna. 30-49 år: 60 procent ger högst/näst högst betyg och 7 procent lägst, motsvarande för åldersgruppen 70 år och äldre: 85 procent högst betyg och 2 procent som ger lägst betyg.
VO Prisvärdhet - allmän trafik	50 %	36 %	Utfallet i år är 36 procent och målsättningen nås inte. 48 procent tycker inte att det är prisvärt att åka med Länstrafiken. Dock är resultatet något bättre än förra året och trenden är uppåtgående. Kommunikationen kring våra priser och utbudet av biljetter behöver förbättras och bör prioriteras framåt. Åldersgrupperna 20-25 år och 26-44 år är de grupper som är mest missnöjda med 70 procent respektive 61 procent missnöjda. Män är mer missnöjda än kvinnor. Resenärer i stadstrafik är mer missnöjd än resenärer i regiontrafiken, vilket kan bero på att zonerna är stora och att man reser kortare sträckor i stadstrafiken. Medborgarna i Mullsjö, Habo och Jönköping mest missnöjda (över 55 procent missnöjda) trots relativt gott utbud. Medborgarna i Vetlanda, Aneby, Sävsjö, Eksjö, Gislaved är mest nöjda med utfall över 50 procent i alla kommuner, vilket gör att målsättningen nås. En förstudie är startad för att se över zonindelningen och prissättning.
VO Trygghet - serviceresor	85 %	82 %	Målet på 85 procent nås inte, men resultatet är stabilt under året. Värdena för trygghet och andelen nöjda kunder påverkar varandra.
VO Pålitliga - allmän trafik	60 %	54 %	Utfallet för året är 54 procent och målsättningen på 60 nås inte. Under augusti var resultatet kring pålitlighet högre, 59 procent och det är en uppåtgående trend, vilket innebär att

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			målet nästan nås för månaden. Resultatet är över rikets snitt på 47 procent. Resultatet för pålitligheten minskade kraftigt i juli, vilket troligen berodde på bytet av fordonsdatorerna som medförde att informationen i kund-appen blev felaktig. Detta har förbättrats i augusti, vilket även märks på resultatet då skyltning på bussar och hållplatser fungerade bättre. Den upplevda pålitligheten för Länstrafiken ökar i förhållande till ålder, yngre litar mindre på att komma fram i tid, medan äldre har större förtroende. Kvinnor är överlag mer positiva än män. En trolig förklaring till detta är att yngre förlitar sig på tiderna i kund-appen och ser dessa som exakta. Det är dock otydligt i appen vilka hållplatser som faktiskt har fasta avgångstider ("reglerhålltider") och vilka hållplatser som har "cirkatider", vilket behöver förbättras framåt. När nya fordonsdatorn är färdiginstallerad och rapport-verktyget är igång kommer vi kunna följa den verkliga pålitligheten på ett bättre sätt i jämförelse med den upplevda pålitligheten. I stadstrafiken avgick ca 80 procent av bussarna i augusti i tid (-1 min - +3 min). För Krösatågen avgick ca 90 procent av tågen i tid under perioden januari till juli (+/- 3min).
VO Pålitliga - serviceresor	95 %	95 %	Utfallet för 2025 är en procentenhet högre än 2024. Det är viktigt att jobba med information proaktivt till kunden eftersom informationen exempelvis om försening är mycket viktig för kundens upplevelse. En försening på 15 minuter upplevs troligen längre när kunden själv måste ringa och fråga efter fordonet, än om informationen hade lämnats till kunden proaktivt. Färdtjänst-appen ger förutsättningar för att jobba mer med kommunikation framöver. Färdtjänstappen lanseras under hösten 2025.
VO Enkelt - allmän trafik	75 %	75 %	Målet på 75 procent nås för 2025 och har ökat från föregående år. Trenden är uppåtgående och 78 procent tycker det är enkelt att resa med Länstrafiken i augusti. Ackumulerat januari till augusti tycker 89 procent av kunderna mellan 65-85 år att det är enkelt att resa med kollektivtrafiken. Samtliga av de tre äldsta åldersgrupperna når målsättningen på 75 procent, vilket är en viktig aspekt i framtida arbete med att få fler att åka längre i kollektivtrafiken innan övergång till serviceresor sker.
VO Bemötande ombord - allmän trafik	75 %	71 %	För 2025 tycker 71 procent att förarna och ombordpersonalen har ett trevligt bemötande och målsättningen på 75 procent nås inte, men det är ett högre resultat än föregående år. Arbete kring förares bemötande behöver fortsätta tillsammans med trafikföretagen och särskilt inom stadstrafiken i Jönköping. En förstudie om hur vi ska arbeta med förarutbildning, förarcertifiering och bemötandefrågor inom alla trafikslag pågår.
VO Bemötande kundservice	70 %	69 %	För 2025 tycker 69 procent att personalen på kundservice har ett trevligt bemötande, vilket innebär att vi nästan når

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			målsättningen på 70 procent. Det är över rikets genomsnitt och högre än 2024. Pågående utvecklingsarbeten med bemötande och översynen av arbetssätt i gruppen har gett effekt. Stabilitet i chefs- och teamledartjänsterna har påverkat gruppen positivt. Juni och juli stack ut som två positiva månader med 75 procent respektive 76 procent nöjda med bemötandet från vår kundservice. Det är en fortsatt uppåtgående trend även om det var en minskning i augusti. 76 procent är det högsta resultatet sen mätningarna startade. Ungdomar ger sämre betyg än övriga åldersgrupper, men även där ökar resultatet. Det är viktigt att kundservice fortsätter det redan påbörjade utvecklingsarbetet, både generellt men också med fokus på den yngre målgruppen. Det borde finnas goda möjligheter att nå målnivån på sikt.
VO Bemötande beställning - serviceresor	94 %	95 %	Det är ett högt resultat som varit på samma höga nivå under lång tid. Arbete med coaching och samtalsstruktur enligt samma koncept under flera år har gett effekt. Arbetet behöver fortsätta för att bibehålla den höga nivån.
VO Bemötande förare - serviceresor	91 %	90 %	Det är ett stabilt och högt resultat, med en låg andel missnöjda, 2-3 procent. Rikets snitt är 93 procent nöjda ackumulerat 2025. Utbildningsinsats med fokus på bemötande kommer startas upp i höst för att öka resultatet ytterligare och till i nivå med rikets snitt.
VO Kommunikation och information vid störning - allmän trafik	50 %	45 %	Utfallet för 2025 är 44 procent, vilket är under målsättningen på 50 procent. Dock är det en ökning mot utfallet 2024 som var på 40 procent. Trenden är uppåtgående och fortsätter utvecklingen inom trafikledningen och kund-appen borde målnivån nås snart. Under sommaren ser vi en minskning, vilket troligtvis beror på installationerna av nya fordonsdatorn som påverkat upplevelsen bland kunderna. Detta har förbättrats under augusti där vi nästan når målsättningen för månaden. Mest missnöjda med informationen vid stopp och försening är 20-25 åringarna och därefter 15-19 åringarna. Kvinnor har en positivare bild än män och det är ingen större skillnad mellan stadstrafik och regiontrafik.
VO Kommunikation med förare - serviceresor	70 %	64 %	Utfallet i år är lägre än förra året. Flera av de som svarat uppger att de inte ville prata med föraren alls (18%) medan 9 procent tyckte det var svårt eller mycket svårt. Det planeras att följa upp vad som upplevdes som svårt i kommande undersökningar.

Aktiviteter	Analys
Förbättra punktlighet inom allmän trafik, tex genom att justera tidtabellerna mer frekvent med hänsyn till ombyggnationer m.m.	Förändringar har gjorts i samband med tidtabellsskiftet i augusti på bussidan. Arbete pågår löpande under året, exempelvis hantering av trafikering kring Juneportens stängning. Krösatågssystemet hade landets högsta punktlighet i början av sommaren.
Förstudie färdtjänsthandläggning – översyn process, IT-system, m.m.	Arbetet med förstudien pågår enligt plan med möten varje alternativt varannan vecka. Just nu sker kartläggning av nuvarande processer på färdtjänstenheten och när detta är klart påbörjas kartläggning av önskat läge.

Aktiviteter	Analys
Genomföra aktiviteter utifrån ny varumärkesstrategi.	Ett koncept för "Alternativtrafik" är framtaget tillsammans med upphandlad reklambyrå. En lanseringsplan med en tidplan för insatser i fyra olika steg sträcker sig fram till februari 2027. Steg 1 startar i mitten av oktober och har fokus på varumärkeskännedom och prisvärdhet. Samtliga delar i kampanjen involverar egen personal för foto/film. En kommunikationsstrateg är anställd från 1 september med fokus på arbete med varumärke och intern kommunikation. Under hösten ska en plan för förankring av varumärket tas fram - kulturförflyttning/hur vill vi uppfattas och hur påverkar vårt sätt att vara resenärernas upplevelse mm - internt och ut mot trafikföretagen.
Se över zonindelning (förstudie).	Förstudien är igång och kundundersökningar samt intervjuer med ombordpersonal ska göras om hur man upplever nuvarande zonindelning. Parallellt med detta genomförs en omvärldsanalys och statistik tas fram på försäljning och resande. Förstudien beräknas slutföras i början av 2026 med en rekommendation om nästa steg.
Förbättra handläggningstider till kund på Kundservice.	Ett delmål för att öka servicegraden är satt till 70 procent för året och dialog i arbetsgruppen om vad som kan göras för att öka resultatet pågår. En tillfällig utökning av personalgruppen under förändringsarbetet (kundnära service steg 1) görs under hösten.

Process och produktion

Verksamhetsstatistik

Länstrafiken (tusental)	Utfall 2024-08	Utfall 2025-08	Förändring % 2025-2024
Antal resor- buss och tågtrafik	14 657	13 576	-7,3%
Andel regelbundna resenärer (% av länets invånare)	20	23	3%
Antal serviceresor	453	484	6,8%
- *Varav färdtjänstresor*	377	409	8,4%
- *Varav sjukresor*	76	75	-1,3%

Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare

Framgångsfaktorer: Utveckling av arbetssätt och digitala tjänster

Aktiviteter	Analys
Påbörja upphandling ny kundapp.	Upphandlingsfasen startar under hösten och sker i samverkan inom Lynx-länen, de fyra län som ingår i biljettsystemssamarbetet.
Genomföra upphandling biljettvalidatorer.	Upphandling pågår och sista dag för att skicka in anbud är den 16/9, därefter en period för utvärdering och tilldelning.
Starta upphandling/utveckling trafikplaneringssystem (buss/tåg).	Aktiviteten är planerad att starta i höst.
Genomföra upphandling presentationsenheter (realtidsskyltar).	Aktiviteten är planerad att starta i höst.

Uppdrag: Fasa ut mindre värdeskapande arbetssätt.

Aktiviteter	Analys
Arbeta fram en gemensam strategisk plan (2025-2030) för upphandling, verksamhetsutveckling, digitalisering, organisation/medarbetare/chefer tillsammans med ITC.	En gemensam strategisk plan/roadmap är framtagen, förankrad med alla chefer och medarbetare och publicerad på Länstrafikens arbetsplatsyta. Arbetssätt för hur vi ska jobba med roadmapen arbetas fram löpande men generella principer finns i Rutinen för Länstrafikens utvecklingsarbete som också är publicerad på arbetsplatsytan.

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet

Framgångsfaktorer: Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Antal resor	15 453 694	13 576 364	Resandet minskar med drygt 7 procent mot föregående år och målet nås inte. Minskningen syns inom alla trafikområden och trafikslag. Trafiksituationen inne i Jönköping påverkar troligen resandet negativt, men trenden med ett minskat resande finns i hela landet. Det pågående utbytet av samtliga fordonsdatorer på

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			bussarna har påverkat statistiken, det är oklart hur mycket men manuell skyltning har förekommit och när det används får det en påverkan på kundräkningssystemet. Andelen utförda turer är fortsatt mycket höga så det minskade resandet beror inte på reducerat trafikutförande utan leveransen är god. Den nya linje 135 har tagits emot positivt, och flera linjer (119, 130, 11, 121) har fått nya turer och linjesträckningar. Det pågår en utredning just nu kring målsättningarna för att se över vilken nivå som passar regionens faktiska förutsättningar. De åtgärder som är kopplade till varumärkesstrategin kommer troligen bidra positivt till att påverka invånarna att välja kollektivtrafiken som ett resandealternativ och därmed öka resandet på sikt, men varumärkesarbetet löser inte ensamt resandeminskningen. Förbättrad kvalitet och bra utbud, kommunikationsinsatser och fortsatt utveckling av kollektivtrafiken behöver samspela för att resandeutvecklingen ska vändas.

Aktiviteter	Analys
Lansera ny linje 135.	Linjen är uppstartad och lansering har gjorts.
Kommunicera hållbara tjänsteresor till alla medarbetare.	Aktiviteten har gjorts under våren, regionens policy kring hållbart resande har lyfts på våra interna skärmar. Det är gjord en tydlig förklarande animation som också är delad till centrala kommunikationsavdelningen att använda. Länstrafikens chefer har blivit uppmanade att visa det regionövergripande bildspel som finns på intranätet vid sina respektive APT-möten.
Genomföra åtgärder efter utredning om ”Krösatågens framtida organisation”.	En fördjupad utredning om organisationsform presenterades för den politiska samverkansgruppen inom Krösatågen i maj. Under hösten beslutas i respektive region om en inriktning om bolagsbildning och därefter påbörjas arbetet med att bilda bolag samt ta fram nödvändiga bolagsdokument.
Revidera Trafikförsörjningsprogram.	Utkast till trafikförsörjningsprogram är ute på remissrunda och under vintern tas beslut inom regionen om ett reviderat program.
Leveransmottagande/förvaltning av nya tåg.	Projekt pågår, datum för övertagande av nya fordon har flyttats fram. Tester av fordon pågår.
Definiera JLT:s system och viktigaste processer.	Projektet är genomfört enligt projektplan och resultatet presenterades på ledningsgruppen den 16 juni. Ledningsgruppen är positiv till arbetet och en slutrapport är framtagen. Beslut fattades om att utifrån arbetet med vårt system och processer: • Starta projekt organisationsöversyn efter semestern enligt aktivitet i VP. Verksamhetsstrateg tar fram projektplan och samordnar arbetet. • Starta projekt processkartläggning 2026, med utgångspunkt i hur processerna ska se ut framåt. Verksamhetsutvecklare som kan leda arbetet utses internt alt. rekryteras. • Lägga in förbättringspunkterna från arbetet i

Aktiviteter	Analys
	roadmapen under 2026 (och framåt) för prioritering utifrån helhetsperspektiv.
Göra en översyn JLT:s organisation utifrån vårt system och våra viktigaste processer.	Projektet är påbörjat enligt uppdragsplan. Arbete pågår med omvärldsbevakning, SWOT-analys på nuvarande organisation tillsammans med alla chefer och sammanställning av redan identifierade behov. Förslag ska tas fram under hösten och förankras med chefer, medarbetare och nya trafikdirektören.
Genomföra förstudie och införandeprojekt kundservice på JLT.	Kundservice för serviceresor och handläggning av sjukreseersättning flyttar i höst över till Kundserviceenheten.
Genomföra förstudie och införandeprojekt trafikledning på JLT.	Förstudien pågår i projektform med syfte att undersöka nuläge och önskat läge för trafikledningen på JLT i framtiden.
Genomföra förstudie, översyn kring samarbete och processer med trafikföretagen.	Aktiviteten framflyttad till hösten 2025.
Påbörja upphandlingsprojekt (förstudie, SIU, enskild SIU) regionbussupphandling.	Samråd inför upphandling genomfördes den 2 april. Regionbussupphandlingen förhandsannonserades under mars och enskilda samråd genomfördes under april-maj 2025.
Påbörja upphandlingsprojekt (förstudie) stadsbusstrafiken Jönköping.	Arbete pågår med regionbussupphandling. Vissa diskussioner har genomförts med Jönköpings kommun.
Påbörja upphandlingsprojekt (förstudie) Serviceresor 2028.	Förstudien är uppstartad och pågår enligt plan.
Genomföra upphandlingsprojekt Serviceresor 2026.	Upphandling serviceresor 2026 avser ett fordon på Visingsö, vilken är genomförd och tilldelning har skett.
Se över och förbättra hur vi leder, samordnar och utvecklar JLT som helhet.	Denna aktivitet inkluderas i aktiviteten "Definiera JLT:s system och viktigaste processer" som pågår enligt plan och i "Göra en översyn av JLT:S organisation".
Se över verksamheten ur ett beredskaps- och sårbarhetsperspektiv.	En krisledningsplan är framtagen under året och arbetet med beredskapsfrågor kommer fortsätta under året.

Uppdrag: Minska vår klimatpåverkan från direkt påverkbara utsläpp.

Aktiviteter	Analys
Följa upp miljökrav i Regionbusstrafiken.	Det genomförs miljörevisioner hos trafikföretag inom alla trafikslag löpande under året.
Följa upp miljökrav Stadsbusstrafiken i Jönköping.	Det genomförs miljörevisioner hos trafikföretag inom alla trafikslag löpande under året.
Följa upp miljökrav tåg.	Det genomförs leverantörsrevisioner utifrån ställda miljökrav i trafikavtalen hos respektive trafikföretag inom alla trafikslag löpande under året. Inom tågtrafiken är senaste miljörevision från 2024 utförd men åtgärdsplan är inte godkänd ännu. Uppföljande miljörevisioner utförs tills miljörevisionen från 2024 är stängd.
Följa upp miljökrav Serviceresetrafiken.	Det genomförs miljörevisioner hos trafikföretag inom alla trafikslag löpande under året.

Uppdrag: Göra separata avsiktsförklaringar med alla länets kommuner om kollektivtrafiken.

Aktiviteter	Analys
Teckna avsiktsförklaringar om kollektivtrafiken med länets kommuner.	Arbetet med att ta fram avsiktsförklaringar om kollektivtrafiken i respektive kommun pågår och genomförs parallellt med ett par kommuner i taget. Revideringen av trafikförsörjningsprogrammet kommer ha påverkan på utformningen och ambitionerna i kommande avsiktsförklaringar.

Lärande och förnyelse

Strategiska mål: Bäst på att förbättra och förnya

Framgångsfaktorer: Förbättringskunskap

Aktiviteter	Analys
Analysera kompetenser och kompetensbehov för att kunna jobba med kvalitet som strategi.	Denna aktivitet genomfördes tillsammans med aktiviteten om årlig kompetensplaneringsplan. Dialog pågår också med Qulturum och ITC om resurser för att leda utvecklingsarbete samt vilken kompetens som behövs internt på JLT. Kompetensplanen är presenterad för JLT ledningsgrupp och ska förankras med alla chefer på chefsdagarna i september.

Medarbetare

Strategiska mål: Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser

Framgångsfaktorer: Rätt kompetens och bemanning

Uppdrag: Strategisk kompetensplanering.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Personalomsättning (andel externa avgångar exkl pension) under de senaste 12 månaderna	5 %	13,1 %	Personalomsättningen ökar efter andra tertialet. Det är viktigt att fortsätta arbeta med avslutningssamtal för att ta reda på varför medarbetare avslutar sina anställningar i högre grad än målsättningen. Arbetet fortsätter med att undersöka, riskbedöma, åtgärda och följa upp de eventuella åtgärder som anses nödvändiga att vidta.

Aktiviteter	Analys
Göra en årlig kompetensplaneringplan.	En kompetensplaneringsplan är framtagen och resultatet av den kommer det tas hänsyn till i samband med att organisationen ses över under hösten/vintern.

Framgångsfaktorer: En god arbetsmiljö och hälsa

Uppdrag: Ett systematiskt arbetsmiljöarbete med utgångspunkt i friskfaktorerna.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Andel heltidsanställda	91 %	98 %	Andelen heltidsanställda är på samma nivå som tidigare under året och målet nås.
Personalhälsa - Sjukfrånvaro %	5,5 %	5 %	Resultatet för sjukfrånvaro är sammantaget 5 procent och målet nås.

Aktiviteter	Analys
Arbeta med systematiskt arbetsmiljöarbete.	Det systematiska arbetsmiljöarbetet fortgår löpande enligt tidplan och anvisningar.

Framgångsfaktorer: Främjar kreativitet och delaktighet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Andel chefer med 10-35 medarbetare	80 %	44 %	Länstrafiken har en hög andel chefer med färre medarbetare än 10, vilket påverkar resultatet.

Aktiviteter	Analys
Analysera och hitta aktiviteter efter medarbetarundersökningen.	Arbetet med medarbetarundersökningen fortgår löpande genom identifiering och uppföljning av friskfaktorer.

Ekonomi

Strategiska mål: God och hållbar hushållning

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Ekonomi i balans	0 tkr	45 196 tkr	**Länstrafiken totalt +45,2 mnkr** För Länstrafiken är det en positiv budgetavvikelse januari t.o.m. augusti på ca 45,2 mnkr. Mer än hälften av avvikelsen, ca 25,5 mnkr beror på att det är budgeterat med hyreskostnader som inte uppkommit ännu för de nya Krösatågen. Budgetavvikelsen fördelas enligt följande: **Allmän trafik ca +52,2 mnkr (varav budget nya tåg +25,5 mnkr)** Biljettintäkterna är högre än föregående år men når inte riktigt budgeterad nivå. Trafikkostnader inom busstrafiken har en positiv avvikelse på ca 10 mnkr, vilket beror på lägre kostnader för indexutveckling (främst räntor) än budgeterat och lägre kostnader för kvalitetsersättningar. Det är en positiv avvikelse för Krösatågen på ca 31 mnkr, varav budget för nya tåg +25,5 mnkr, samt det är lägre kostnader pga reducering i trafiken. En budgetpost reserverad för kostnadsökningar ger en positiv avvikelse på ca 10 mnkr t.o.m. augusti. Positiva budgetavvikelser finns även för tilläggsavgifter, teknik,- och konsulttjänster m.m. **Serviceresor ca -16 mnkr** Budgetavvikelsen för färdtjänst- och sjukresekostnader är -ca 16 mnkr efter augusti, men samtidigt är det en positiv avvikelse på egenavgifter på ca 2,5 mnkr. Trots en negativ budgetavvikelse och ett ökat resande hittills i år jämfört med förra året, har trafikkostnaderna minskat t.o.m. augusti i år med ca 11 mnkr eller 5 procent. **Stab, Ekonomi, marknad ca +8,9 mnkr** Den positiva avvikelsen beror bl.a. på att kostnaden för provisioner till återförsäljare minskar och att det är lägre kostnader för marknadsföring än budgeterat. Det finns även en post för oförutsedda kostnader.
Prognos	0 tkr	70 800 tkr	**Länstrafiken totalt +70,8 mnkr** Prognos för helåret är en budgetavvikelse på +70,8 mnkr. Prognosen fördelar sig enligt följande: **Allmän trafik +69,3 mnkr (varav hyror nya Krösatåg +38,2 mnkr)** I prognosen räknas det med att det blir en mindre negativ avvikelse på budgeten för biljettintäkter. På kostnadssidan prognostiseras en positiv budgetavvikelse inom busstrafiken på ca 13 mnkr framförallt pga ränteindex som haft en gynnsam utveckling men även viss positiv

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			avvikelse på kvalitetsincitament och förstärkningstrafik. Krösatågsverksamheten prognostiserar en positiv budgetavvikelse om drygt 39 mnkr, vilken består av budgeten för nya tåg. Det förväntas lägre kostnader för trafik, underhåll och banavgifter pga reducering av trafik, men samtidigt högre kostnader för ersättningstrafik. Då det görs många biljettkontroller är det ett positivt överskott på tilläggsavgifter på drygt 5 mnkr. Det är en positiv avvikelse pga budgetpost för kostnadsökningar om 15 mnkr. **Serviceresor -9,1 mnkr** För Serviceresor har förlikningen med Cabonline påverkat prognosen positivt med 9 mnkr. I prognosen antas en måttlig indexutveckling och med ett fortsatt ökat resande, om än med något lägre takt än tidigare. Genomsnittskostnaden per resa prognostiseras vara lägre än föregående år. **Stab, ekonomi, marknad +10,6 mnkr** Det är ett visst överskott pga vakant tjänst och det antas att budgetposten för oförutsedda kostnader ej används. Budget för marknadsföring antas ej användas fullt ut och det prognostiseras med lägre försäljningsomkostnader (provisioner).

Aktiviteter	Analys
Handlingsplan för ekonomi i balans	Även om ekonomin är i balans på totalen finns ett underskott för verksamheten inom serviceresor. I budget 2026 finns uppdrag att arbeta vidare med förslag från servicereseutredningen med fokus på kostnadseffektiv förbättrad service. Det är fortsatt viktigt att aktivt arbeta med åtgärder för att öka resandet och intäkterna samt att fortsätta arbetet med hur biljettkontrollerna kan effektiviseras och i samverkan med trafikföretagen öka intäktssäkringen.
Genomföra åtgärder efter beslut om utredning kostnadsutvecklingen inom serviceresor.	I budget 2026 finns uppdrag att arbeta vidare med förslag från servicereseutredningen med fokus på kostnadseffektiv förbättrad service.

Region Jönköpings län

Delårsrapport
Tertial 2 2025

Regional utveckling (regionledning)

Dnr RJL 2025/22 och RJL 2025/23
Karin Hermansson, regional utvecklingsdirektör
Regional utveckling (regionledning)
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Medborgare och kund 4

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på 4

Process och produktion 5

Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare 5

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet 7

Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion 9

Ekonomi 17

Strategiska mål: God och hållbar hushållning 17

Medborgare och kund

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på

Framgångsfaktorer: God och jämlik hälsa

Uppdrag: Erbjuda utbildning om rättigheter och möjligheter till inflytande.

Aktiviteter	Analys
Samordna utbildning om rättigheter och möjligheter till inflytande.	Systematiskt arbete med att arbeta med de nationella minoriteterna pågår inklusive uppdraget som finskt förvaltningsområde. Riktlinjer ska revideras under hösten. Samrådet som genomfördes i början av året resulterade i ett omtag av översättningar på Region Jönköpings läns hemsida. Arbetet med att erbjuda kontakt med vården på minoritetsspråk (framförallt finska) har lyfts på övergripande nivå, då detta är en fråga som arbetsgruppen för nationella minoriteter inte råder över.

Process och produktion

Strategiska mål: Enklare vardag för invånare och medarbetare

Framgångsfaktorer: Utveckling av arbetssätt och digitala tjänster

Uppdrag: Bidra till ökad kapacitet i den digitala omställningen bland små och medelstora företag.

Aktiviteter	Analys
Erbjuda riktat företagsstöd i form av affärsutvecklingscheckar.	Verksamheten med affärsutvecklingscheckarna via ERUF-ramprogrammet är i full gång sedan ett drygt år tillbaka. Arbetet löper enligt plan frånsett att efterfrågan på checkar som rör hållbarhetsinsatser och särskilt cirkulär hållbarhet är för liten för att nå uppsatta mål. Olika insatser har prövats och håller på att tas fram i syfte att öka kännedom och söktryck från länets små- och medelstora företag. Fram till 31/8 har under 2025, 21 företag beviljats en check. Det sammanlagda stödet omfattar 2,2 mnkr. Företagen förväntas bidra med samma belopp med egna medel.
Undersöka varför företag inte fullt ut utnyttjar digitalisering och tillsammans med kommunerna identifiera hinder och behov för att främja digital utveckling.	Arbetet med projektet har pausats bland annat på grund av en pågående omstrukturering. Projektet kommer att återupptas när förutsättningarna är klargjorda vad gäller vilka personella resurser som ska arbeta i projektet.

Uppdrag: Fasa ut mindre värdeskapande arbetssätt.

Aktiviteter	Analys
Införa digital signering av dokument.	Ett pilotprojekt skulle genomföras på Stora Segerstad, men det blev pausat. Det har även gjorts efterforskningar om det finns något system internt inom Region Jönköpings län som skulle kunna användas. Det sker digital signering i andra verksamheter men inte heller här har det gått att kommit vidare för att lösa skolornas behov.
Genomföra förbättringsuppdraget, "förenkla chefers administration"	Inom Regional utveckling har ett arbete påbörjats med att identifiera vilka administrativa moment som skulle kunna underlättas till exempel i Heroma

Uppdrag: Utveckla processer för användningen av IT inom Regional utveckling.

Aktiviteter	Analys
Utveckla processer för användningen av IT inom Regional utveckling.	Ett arbete med att se över arbetsprocessen för IT-frågor för hela Regional utveckling pågår. Detta inkluderar IT-kontaktpersoners arbete, deras metoder och befogenheter. Arbetsprocessen från initierat systembehov till uppfyllt systembehov ses över. Samtidigt inventeras programfloran inom hela Regional utveckling. Detta ska leda till bättre ordning och reda som i sin tur leder till högre kvalitet och effektivitet samt en bättre ekonomistyrning. Genom att få en karta över vilka system som används och till vad blir det bättre koll på läget.

Framgångsfaktorer: Samverkan med andra aktörer

Uppdrag: Utveckla arbetet med att initiera och främja samtal om yttrandefrihet, mångfald, demokrati och mänskliga rättigheter samt väcka uppmärksamhet för frågorna.

Aktiviteter	Analys
Genomföra och främja fler samtal i Jönköpings län som uppmärksammar kulturens betydelse för demokrati, yttrandefriheten och mänskliga rättigheter.	Region Jönköpings län uppmärksammar betydelsen av demokrati, yttrandefrihet och mänskliga rättigheter genom projekt, offentliga arrangemang och som värd för Fristadskonstnärer. Pilotprojektet Demokrati i rörelse har planerats och har påbörjats i samverkan mellan Region Jönköping län, Länsmuseet i Jönköping, Medier & demokrati (Lindholmen Science Park), Hamrin Foundation och fyra gymnasieskolor i länet. Projektet utgör en första skarp fas i ett nationellt initiativ som förenar kultur och demokrati genom lärande och innovativa aktiviteter. I Jönköpings län genomförs projektet mellan 1 augusti 2025 och 30 juni 2026 med syftet att stärka ungas kunskap om och engagemang i demokrati med fokus på samspelet mellan demokrati, medier och kultur. Året startade med att fokusera och stödja den fristadskonstnär som var inbjuden till Region Jönköpings län under två års tid, men som inte har haft möjlighet att lämna sitt hemland. För att säkerställa kontinuitet för stöd till konstnärer i exil togs beslut om att erbjuda platsen till en annan fristadskonstnär, som var på plats i Jönköping i början juli i år. Planering pågår inför årets satsning och engagemang Banned Books Week den 6-12 oktober.
Synliggöra och främja nationella minoriteters kultur, kulturarv och språk.	Arbetet med att aktivera kommunerna för att synliggöra och främja nationella minoriteters kultur, kulturarv och språk fortgår och idag är sex kommuner med i nätverket. Biblioteken upplevs vara de som främst uppmärksammar frågan. För en långsiktig hållbarhet behöver frågan etableras med antagna riktlinjer eller liknande. Arbete med att ta fram översättningar för projektet Språklust (riktat mot små barn) har tagit lite längre tid än planerat, men ska komma igång under hösten. Fokus 2025 ligger på jubileumsåret för 250 år av judiskt liv i Sverige. Samarbeten med Jönköpings läns museum och Länsstyrelsen Jönköpings län sker för aktiviteter.
Utforska och synliggöra bibliotekens demokratiska uppdrag tillsammans med folkbiblioteken.	Processen Bibliotekens demokratiska uppdrag fortsätter efter projektet Biblioteken som tankesmedjor. Under våren har det arrangerats två lärtillfällen under rubriken Uppdrag demokrati för personal på folkbiblioteken i Jönköpings län. Under tillfällena deltog bibliotekspersonal från åtta kommuner i länet. Lärtillfällena har gett deltagarna djupare förståelse för bibliotekens demokratiska uppdrag och hur medie- och informationskunnighet, MIK, är en del i att främja ett demokratiskt samhälle. Utvärdering har visat att deltagarna ser störst nytta i att få inspiration och konkreta exempel från andra verksamheter och ta del av kollegors erfarenheter. En tydlig effekt från webbinarierna är att två av länets kommuner har inspirerats av möjligheten att erbjuda Demokratisoppa och har inlett samarbete med Europa Direkt. Temat demokrati kommer att fortsätta ingå som en

Aktiviteter	Analys
	del av andra lärtillfällen under hösten.

Uppdrag: Stärka och utveckla samt tydliggöra formerna för samverkan med civilsamhället.

Aktiviteter	Analys
Genomföra dialoger med civilsamhället för att ta fram hållbara strukturer som tar tillvara, stärker och utvecklar civilsamhället.	Arbetet har påbörjats och dialoger har bland andra genomförts med de föreningsdrivna biograferna och de lokala slöjdföreningarna. Under hösten genomförs dialoger med andra aktörer inom civilsamhället, exempelvis studieförbunden.
Främja socialt ansvar, kulturell utveckling och samhällsengagemang genom bidragsgivning till civilsamhället.	Region Jönköpings län ger många organisationer möjlighet att söka bidrag för olika delar av sin verksamhet. Handläggningen utgår från antagna riktlinjer för respektive bidrag.
Främja samverkan med studieförbunden.	Under året har Regional utveckling deltagit i ett digitalt möte med studieförbunden för att diskutera hur vi ska agera med anledning av att Folkbildningsrådet har förändrat beräkningsmodellen för det statliga stödet till studieförbunden. Tanken är att det ska vara en fysisk träff i höst men den är ännu ej planerad.

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet

Framgångsfaktorer: Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer

Uppdrag: Etablera en samverkansarena i syfte att samla relevanta aktörer för att säkerställa ett samordnat och hållbart arbete avseende den framtida elförsörjningen i regionen.

Aktiviteter	Analys
Etablera och driva en samverkansarena avseende den framtida elförsörjningen i länet.	Efter lanseringen i april av JET (Jönköpings län elektrifierar tillsammans) har arbetet fortsatt med att strukturera plattformen och förankra de identifierade fokusområdena. Bland annat har lokala behov och utmaningar kopplade till näringslivets och samhällsutvecklingens förutsättningar varit i fokus. Under tertial 2 har även branschorganisationer uppvaktats för att bidra med sina perspektiv på framtidens energibehov.

Uppdrag: Analysera och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet.

Aktiviteter	Analys
Analysera och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet.	Arbetet med att analysera och föreslå lösningar för kollektiv hållbar mobilitet har inletts som ett långsiktigt uppdrag. Flera möjliga inriktningar har överlämnats till den politiska ledningen för återkoppling. Under hösten fortsätter processen genom fördjupade dialoger internt inom Region Jönköpings län med Jönköpings Länstrafik och Område Miljö. Inledningsvis ligger fokus på att belysa förutsättningarna för hållbart resande till arbetsplatser och regionala målpunkter, vilket ska ge underlag för det fortsatta arbetet.

Framgångsfaktorer: Utveckla förmågan att dra nytta av de resurser som EU erbjuder

Uppdrag: Integrera EU-frågor i ordinarie planerings-, lednings- och uppföljningsarbete.

Aktiviteter	Analys
Genom medlemskap i Småland Blekinge Halland South Sweden (SBHSS) med kontor i Bryssel och Assembly of European Regions (AER) stärka Region Jönköpings läns arbete på europeisk nivå genom omvärldsbevakning, erfarenhetsutbyte, partnerskap och påverkansarbete.	Inom Småland Blekinge Halland South Sweden (SBHSS) finns positioner för skog, energi och vatten. Gemensamma positioner stärker möjligheten att påverka tidigt i EU:s beslutsprocesser inom strategiskt viktiga områden. Påverkan och bevakning sker också kring sammanhållningspolitiken där MFF - EU:s långtidsbudget 2028-2034 varit i särskilt fokus. Under perioden genomfördes Europaforum med Region Kronoberg som värd samt tre gemensamma seminarier i Almedalen i Region Jönköpings läns arena. I Almedalen arrangerades också ett särskilt möte med EU-kommissionen. Förberedelserna inför Region Jönköpings läns värdskap för ERIAFF-konferensen 2027 har påbörjats. ERIAFF (European Region for Innovation in Agriculture, Food and Forestry) är ett nätverk som främjar innovation inom jordbruks-, livsmedels- och skogsområdet. Genom medlemskapet i det politiska nätverket Assembly of European Regions (AER) deltog Region Jönköpings län i Innovation Forum, General Assembly och byråmöte i Maribor, Slovenien den 16-19 juni. Under dessa dagar samlades regioner från hela Europa för erfarenhetsutbyte, strategidiskussioner och beslut om gemensamma prioriteringar. Region Jönköpings läns representanter är aktiva i arbetsgruppen för psykisk hälsa och i en task force för klimatomställning (decarbonisation).
I revidering av den regionala utvecklingsstrategin säkerställa möjligheten att det regionala utvecklingsarbetet bidrar till ett hållbart EU och drar nytta av de resurser som EU erbjuder.	Revideringsarbete av den regionala utvecklingsstrategin pågår enligt plan. Det europeiska perspektivet är en tydlig utgångspunkt i arbetet och i det framtagna förslaget. Internationell utblick pekas, tillsammans med invånarfokus och hållbarhet, ut som ledstjärnor i förslaget. Samtidigt som den regionala utvecklingsstrategin ska möta regionala behov och utmaningar på lång sikt ska den fungera som en vägledning för genomförandet av nationella och internationella mål på regional nivå. Den regionala utvecklingsstrategin utformas för att skapa möjligheter för samverkan inom olika områden med bärkraft på den europeiska arenan. Detta ökar på sikt möjligheten att dra nytta av de resurser som EU erbjuder.
Genom värdskapet för Europa Direkt Jönköpings län anordna insatser för att både öka kunskapen om EU, dess politik och prioriteringar och för att tydliggöra sambandet mellan EU-frågor och regionala utvecklingsfrågor.	Under perioden har Europa Direkt Jönköpings län genomfört aktiviteter kopplade till EU-kommissionens prioriteringar, med fokus på att öka kunskap och engagemang kring Sveriges 30-åriga EU-medlemskap, synliggöra EU:s påverkan och relevans på lokal och regional nivå samt främja demokrati och ungdomars delaktighet. Exempel på aktiviteter är föreläsningar för allmänhet, ungdomar, förtroendevalda och tjänstepersoner, medverkan vid språk- och studiecaféer samt Europaveckan i maj, arrangerad i samarbete med bland annat Jönköpings kommun. Under veckan genomfördes exempelvis *Demokratisoppa* med Rolf Fredriksson den 9 maj och en ungdomsdialog i Jönköpings rådhus den 7 maj. Europa

Aktiviteter	Analys
	Direkt deltog även i den nationella kampanjen *Europa i min region* genom bland annat evenemanget *Ta bort fästingen* i samverkan med Region Jönköpings län. De internationella forskningsprojekten om fästingar ScandTick Innovation och NorthTick, där Region Jönköpings län varit huvudparter, lyftes under kampanjen. Utöver detta har frågor om EU:s fonder, program och regelverk besvarats. Europa direkt har även väglett invånare och aktörer till rätt ingångar för samverkan med EU:s institutioner.

Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion

Framgångsfaktorer: Innovationsstödjande arbete

Uppdrag: Etablera effektiva strukturer för validering för att öka möjligheten att tillvarata alla länsinvånares potential och kompetens.

Aktiviteter	Analys
Bidra med resurser runt testcentren i länet för att öka nyttjandet av branschvalidering.	En kartläggning av testcenter och kompetenscoachens roll har genomförts för att analysera dess påverkan på nyttjandet av branschvalidering. Målet är att föreslå pilotinsatser som synliggör valideringens möjligheter och stärker marknadsföringen av dess nytta. Baserat på resultaten från kartläggningen kommer Region Jönköpings län i september att initiera en uppstartsträff för kompetenscoacher. Syftet med träffen är att skapa en gemensam dialog, dela erfarenheter och stärka förståelsen för branschvalideringens betydelse i kompetensplaneringen. Målgruppen för träffen är kompetensplanerare vid länets testcenter.
Använda valideringsprojektets mötesplats för att utväxla kunskaper och erfarenheter och stärka kopplingen mellan bransch- och utbildningsvalidering.	Genom arbetet i projektet har forum skapats för dialog och erfarenhetsutbyte. Kärnteamet och styrgruppen, med representanter från utbildningssidan och branschen inom tillverkande industri, har fortsatt att träffas, dela erfarenheter och bidra med kunskap i framtagandet av aktiviteter som stärker aktörerna i deras arbete med validering. Detta har lett till en stärkt samverkan, dels mellan Region Jönköpings län och aktörerna, dels aktörerna emellan. Ett uppföljningsarbete med de aktörer som är aktiva i både kärnteam och styrgrupp visar att Region Jönköpings län med fördel kan fortsätta att fungera som en sammanhållande aktör. Region Jönköpings län roll som brobyggare är främjande för alla aktörer.

Uppdrag: Årligen tillhandahålla bedömningar av länets kompetensbehov inom offentlig och privat sektor på kort och lång sikt som underlag för kompetensförsörjningsinsatser. Utifrån detta tas en framtidsspaning fram en gång per mandatperiod.

Aktiviteter	Analys
Arbeta utifrån den fastställda kompetensförsörjningsplanen och dess	Handlingsplanen finns på plats. Det fortsatta arbetet handlar nu om att prioritera insatser och aktiviteter i rätt ordning. En budget för det kommande kompetensförsörjningsarbetet

Aktiviteter	Analys
fokusområden.	behöver tas fram, och kompetensförsörjningsplanen ska löpande kopplas till och utgå från Kompetensrådets inriktning.
Utveckla och testa nya metoder för framtagande av länets kompetensförsörjningsbehov.	Kompetensförsörjningsbehovet sammanställs kontinuerligt och utgör ett planeringsunderlag som hjälper till att säkerställa en god kompetensförsörjning på kort och lång sikt. Under året har detta arbete bland annat innefattat framtagandet av ett verktyg för att inhämta, sammanställa kompetensförsörjningsbehov. Materialet är nu färdigt och kommer kunna användas som en enkät eller dialog- och intervjuunderlag. Kompetensförsörjningsarbetet fortlöper enligt plan och kommer under hösten förankras med Kompetensrådet, samarbetspartners och representanter för de olika branschorganisationerna.

Uppdrag: Skapa förutsättningar för ökad omställningsförmåga och försörjningsförmåga.

Aktiviteter	Analys
Utveckla det påbörjade arbetet med att stärka ekosystemet runt länets innovationssystem kopplat till näringslivsutveckling.	Arbetet med att stärka ekosystemet kring innovation i länet har pågått under ett antal år genom det som kallats Key Stone Team. En modell där Region Jönköpings län arbetat med stöd från Vinnova tillsammans med ett antal andra regioner och relevanta aktörer i länet. Arbetet behöver nu gå in i en mer permanent fas där ordinarie strukturer används.
Bidra till resurser i form av omvärldsbevakning samt projekt som skapar omställningskraft.	Arbetet fokuserar på framtidsinriktad analys och omvärldsbevakning för att stärka näringslivets hållbara utveckling och tillväxt. Det sker både genom aktiviteter riktade utåt och genom mer strukturerade och kontinuerliga analyser som stödjer både Region Jönköpings läns interna arbete och andra intressenter. I en tid med snabba förändringar i omvärlden blir behovet av nulägesanalyser, benchmarking, omvärldsspaning och scenarioplanering alltmer tydligt. Under tertialet har bland annat följande aktiviteter genomförts: • Ett samarbete har inletts med andra sydsvenska regioner med syftet att utbyta erfarenheter och gemensamt bättre utnyttja databaser som underlag för frågor om export och import, särskilt med hänsyn till aktuella tull- och handelshinder samt andra yttre faktorer. Erfarenhetsutbyten har genomförts med Region Värmland där fokus har legat på benchmarking kring innovationssystemets struktur samt hur kvalitet kan mätas. Exit- och överbryggningsarbete har bedrivits för att säkerställa att förstudien Framtidsdriv (del av projektet Kvalitetsutv. 2.0) kan leva vidare i form av ett större genomförandeprojekt drivet av en extern aktör. En utredning om nyföretagararbetet i Jönköpings län har påbörjats tillsammans med representanter för olika nyföretagarorganisationer. Syftet är att få en överblick över hur de resurser som finns kan synliggöras för att därigenom öka incitamenten för personer som funderar på att starta

Aktiviteter	Analys
	företag samt att ta tillvara de resurser som används och kvalitetssäkra de insatser som görs för att synliggöra och optimera funktionen i nyföretagarsystemet i länet. Upphandling av enkäter och intervjuer har påbörjats och den datainsamlingen planeras till tertial 3.

Uppdrag: Skapa förutsättningar i länet för att attrahera företagsetableringar och finansiella investeringar samt verka för att företag stannar kvar i länet.

Aktiviteter	Analys
Skapa en plattform för företagsetableringar och finansiella investeringar i länet i samverkan med kommunerna.	Arbetet med etableringar och investeringar har varit en fråga som krävt mycket diskussioner både på tjänstepersonssidan och i politiken. I och med en ny reviderad Regional utvecklingsstrategi (RUS) kan den här frågan adresseras tydligare framöver.

Uppdrag: Arbeta med de styrkeområden som fastställs i den smarta specialiseringsstrategin och inom dessa skapa förutsättningar för specialisering inom respektive område och utifrån det bygga kapacitet för europeisk samverkan.

Aktiviteter	Analys
Driva kapacitetshöjande insatser kopplat till samverkansplattformen inom Småland och Öarna.	Projektet Utblick 2.0 är beviljat och syftar till att stärka arbetet inom Partnerskapet för innovation i Småland och Öarna samt dess arbete med att skapa en plats och kontext i europeiska samarbeten. Detta genom att ge möjligheter till konferenser, workshops och studiebesök för att stärka utvecklingen av utvecklingsagendor och embryon, och i det långa perspektivet "Area of excellence".
Höja kapaciteten i det företagsfrämjande systemet för att driva projekt i europeisk samverkan och konkurrens.	Projektet Utblick 2.0 är beviljat, och syftar till att stärka arbetet inom Partnerskapet för innovation i Småland och Öarna, och dess arbete med att skapa en plats och kontext i europeiska samarbeten. Detta genom att ge möjligheter till konferenser, workshops och studiebesök för att stärka utvecklingen av utvecklingsagendor och embryon, och i det långa perspektivet "Area of excellence"
Ta fram utvecklingsagendor för respektive styrkeområde att de ligger till grund för kommande specialiseringar.	Samtliga samordningsaktörer har tagit fram tematiska utvecklingsagendor

Uppdrag: Tillsammans med länets kommuner arbeta med en hållbar och inkluderande platsutveckling utifrån länets specifika förutsättningar.

Aktiviteter	Analys
Genomföra kunskapshöjande insatser till länets kommuner och det företagsfrämjande systemet i syfte att öka kunskapen om platsutveckling.	En träff har genomförts med alla kommuner och företagsfrämjande aktörer som tillsammans med forskare satte platsutveckling i ett sammanhang samt tydliggjorde vad platsutveckling och platsinnovation är.
Ta fram en gemensam modell för platsutveckling genom arbetsmetoden tjänstedesign.	Planeringen att genomföra samverkansdialoger för att ta fram modell för platsutveckling i flernivåsamverkan är påbörjad och upphandlad.
Ta fram kunskapsunderlag om platsbundna	Forskare och konsulter har påbörjat sammandrag av

Aktiviteter	Analys
företag och deras behov av stöd för företagsutveckling och innovation.	befintligt forskningsunderlag och presenterat i föreläsningsform vid genomförda workshops.

Uppdrag: Arbeta med landsbygdsutveckling för att ta tillvara hela länets utvecklingskraft och sysselsättningsmöjligheter och för att skapa likvärdiga möjligheter för länets invånare.

Aktiviteter	Analys
Utveckla handläggningsprocessen och anpassa stödinsatserna inom kommersiell service.	Riktlinjen för investeringsstöd är framtagen och kommer att arbetas in i en gemensam riktlinje med övriga stöd inom kommersiell service. Arbetet med den gemensamma riktlinjen är i startgroparna. Utveckling av processen för handläggning pågår löpande.
Genomföra nätverksträffar för handlare och kommunernas kontaktpersoner för landsbygdsfrågor.	Inom uppdraget har två träffar planerats att hållas under hösten. En för handlarna där en expert inom visuell och kommersiell merchandising kommer att hålla en utbildning med syftet att öka kunskapen i att arbeta med exponering och varupresentation på butikens olika ytor. Den andra är en nätverksträff för landsbygdsutvecklare i kommunerna där beredskapsfrågor, medborgardialoger, kommersiell service och olika projekt inom landsbygdsutveckling kommer att diskuteras.

Uppdrag: Stärka alla barns och ungas möjlighet att ta del av och skapa kultur i Jönköpings län oberoende av socioekonomiska och geografiska förutsättningar.

Aktiviteter	Analys
Stärka och stimulera folkbibliotekens arbete med tidiga insatser för små barns språkutveckling.	Biblioteksutveckling fortsätter att utveckla insatserna inom Språklust och ger stöd till folkbibliotekens arbete med läsfrämjande för små barn. Genom handledning, nätverksträffar och Bokstartsprojekt skapas möjligheter till erfarenhetsutbyte, samverkan och metodutveckling. Insatserna har stärkt kompetensen inom föräldraskapsstöd och bidragit till bredare kontaktnät, bland annat genom interregionalt samarbete och deltagande på den nationella familjecentralskonferensen. Inspirationstillfällen med fokus på barns språkutveckling i flerspråkiga familjer har ytterligare stärkt samverkan mellan bibliotekspersonal och pedagoger på familjecentraler. Regional utveckling deltar också i det nationella nätverket för barnbiblioteksverksamhet, där nya kunskaper och kontakter utvecklats. Dessutom planeras uppdragsforskning kring Språklust för att identifiera framgångsfaktorer och utvecklingsmöjligheter.
Stärka och utveckla formerna för dialogen med barn och unga.	Arbetet med barn och ungas delaktighet i kulturlivet i Jönköpings län präglas av två parallella spår, strategisk utveckling och praktiskt genomförande. På den strategiska nivån används rapporter, bland annat från idéverkstäder i samarbete med Youth2030, som underlag i revideringar av kulturplanen, den regionala utvecklingsstrategin och intern planering. Ambitionen är att systematisera och långsiktigt förankra ungas inflytande i det regionala utvecklingsarbetet. På den praktiska nivån är KulturCrew en metod där unga direkt får arrangera och påverka kulturutbudet. Genom

Aktiviteter	Analys
	utbildningsdagar och handledarträffar ges de både kompetens och ansvar, vilket ökar deras delaktighet och engagemang. Att modellen nu sprids till fler kommuner indikerar att den upplevs som framgångsrik och relevant för att stärka ungas roll i kulturlivet.
Bidra till att fortbildningsinsatser genomförs för pedagoger inom konstområdena.	Arbetet med kompetensutveckling och nätverkande inom barn- och ungdomskultur i Jönköpings län syftar till att både stärka professionellas kunskap och skapa tvärsektoriella samarbeten. Mötesplats barnkultur fungerar som en central arena för kunskapshöjning, erfarenhetsutbyte och nätverkande. Utvärderingarna visar att satsningen inte bara höjer kompetensen utan också främjar konkret samverkan, vilket bekräftas av deltagarnas egna initiativ till framtida teman. Att mötesplatsen lockar deltagare även från andra branscher än kulturområdet är en styrka, då det bidrar till ett bredare perspektiv på barnkultur och delaktighet i samhällsplanering. Därutöver pågår följande satsningar: • Bibbconference 2025, som lyfter spelkultur in i ett kulturpolitiskt sammanhang och därigenom breddar synen på kulturfältet. • Handledarutbildning inom hemslöjd, där regionalt samarbete med Kalmar och Kronoberg förlängs tack vare positiva resultat. • Kompetensutveckling inom dansdidaktik i samarbete med Stockholms konstnärliga högskola, vilket stärker utbildningskedjan för kulturskolepedagoger och bidrar till nationell spridning. • Utbildning för dramapedagoger, där praktiska kurser leder vidare till fördjupade samarbeten.

Uppdrag: Stärka den kulturella infrastrukturen.

Aktiviteter	Analys
Främja kulturskapares villkor.	Under våren har riktlinjer tagits fram och beslutats för bidrag till medverkanersättning. Bidraget syftar till att förbättra konstnärers villkor, stödja arrangörers utveckling och öka allmänhetens tillgång till konst. Bidraget riktar sig till kommunala samt förenings- och stiftelsedrivna arrangörer, och förutsätter att konstnären får utställningsersättning enligt gällande statligt avtal. Konstnären ska vara yrkesverksam och regelbundet presentera sin konst i offentliga eller konstnärliga sammanhang. I juni öppnades möjligheten att ansöka om bidraget. Hittills i år har det inkommit fjorton ansökningar från nio olika utställningsarrangörer som fördelas på fem kommuner i länet.
Utveckla möjligheten till fler högre konstnärliga utbildningar i länet.	Regional utveckling arbetar för att hitta samarbeten med de högre konstnärliga utbildningarna i Sverige. Ett första steg är att hitta möjligheter att kunna erbjuda fortbildningskurser på högskolenivå i länet. Under 2025 genomförs en ny fristående kurs på 7,5 hp med inriktning mot specialpedagogik och dans tillsammans med Stockholms

Aktiviteter	Analys
	konstnärliga högskola. Kursen riktar sig nationellt, men hålls inom länet, och utgör en del av ett strategiskt arbete för en sammanhållen utbildningskedja.
Utveckla fler kulturella mötesplatser.	Arbetet att utveckla fler mötesplatser pågår inom samtliga konstområden. Det sker via nätverken inom de skilda konst- och kulturområdena, men det kan också vara i form av workshops för kulturskapare och arrangörer. En viktig strategisk insats är projektet AiR Småland. Under året har fyra residens startats upp inom ramen för AiR Småland varav två är genomförda, konst och film, i nära samarbete med Gislaved Konsthall och Sörängens folkhögskola i Nässjö. I september startar ett residens inom dans och litteratur i samarbete med föreningarna Kultivera i Tranås och Jönköpings litteraturhus.

Uppdrag: Arbeta för en jämnare könsfördelning inom utbildning och på arbetsmarknaden i linje med mål i länets jämställdhetsstrategi.

Aktiviteter	Analys
Höja medvetenheten om jämställdhetsmål inom skolor och arbetsplatser i länet.	Region Jönköpings län är medarrangör till den årliga jämställdhetskonferensen Jäj, för att höja medvetenheten om jämställdhet i länet. Region Jönköpings län är också medarrangör i initiativet Årets unga ledande kvinna med syftet att öka andelen kvinnor i ledande positioner, företagande och bolagsstyrelser i Jönköpings län genom att lyfta fram goda förebilder. Region Jönköpings län ingår dessutom i en satsning för modellkoncept för jämställdhet. Regional utveckling deltar i arbetet och har påbörjat ett arbete kring att hitta gapen utifrån resultat kopplat till jämställdhet.
Delta aktivt i länsstyrelsens forum för social hållbarhet.	Aktiviteter är inplanerade under hösten där Regional utveckling kommer att delta.

Uppdrag: Tydlig, tidsatt uppföljning av de projekt som erhållit bidrag under denna mandatperiod och som kommer att erhålla bidrag inom regional utveckling.

Aktiviteter	Analys
Fortsätta arbetet med att utveckla finansieringsportföljen.	För att förbättra mätningen och uppföljningen av beviljade projekt pågår arbete med att införa lokala klassificeringar i handläggningssystemet Nyps. Varje projekt kommer att klassificeras utifrån hur det möter regionala utmaningar.
Synliggöra hur projekt som beviljas finansiering genom 1.1-medel bidrar till den regionala utvecklingsstrategin och vilka effekter som skapas i det regionala utvecklingsuppdraget.	För att synliggöra hur projekt som beviljas finansiering genom 1.1-medel bidrar till den regionala utvecklingsstrategin och vilka effekter som skapas i det regionala utvecklingsuppdraget pågår ett utvecklingsarbete. Information om projektportföljen ses över och planering för uppbyggnad av en projektbank på www.rjl.se har påbörjats. Målet är att varje beviljat projekt och dess bidrag till den regionala utvecklingsstrategin lyfts fram. Planeringen för en projektfrukost under hösten pågår, där avsikten är att bjuda in projektägare för nätverkande och informationsutbyte. Målsättningen är att varje projektägare ska få möjlighet att presentera sitt projekt för de övriga deltagarna.

Uppdrag: Utveckla kommunikationsinsatserna kopplat till bidrag och finansiering för att tillgängliggöra det regionala utvecklingskapitalet.

Aktiviteter	Analys
Genomföra en översyn av befintlig information kring bidragsgivning och finansiering på befintliga webbsidor.	Översynen av information kring bidragsgivning och finansiering på websidor ingår i den större översynen av hela Regional utvecklings kommunikation som fortskrider under 2025.
Genomföra informationsinsatser kring finansieringsmöjligheter med utgångspunkt utifrån den regionala utvecklingsstrategin.	Information om finansieringsmöjligheter tillhandahålls kontinuerligt under året genom möten med potentiella projektsökande samt flera öppna informationsmöten. I augusti har också informationsmöten hållits i samarbete med Tillväxtverket och Svenska ESF-rådet och övriga regioner inom Småland och Öarna. Deltagande i olika evenemang för att möjliggöra frågor och samtal om projektfinansiering är angeläget. I våras gavs även möjlighet att ha dialog om projektfinansiering vid eventet Företagande i förändring samt vid Europaforum.

Framgångsfaktorer: Tillgänglig, säker och hållbar infrastruktur

Uppdrag: Aktivt driva påverkansarbete för nya stambanor och viktiga vägsträckor i länet.

Aktiviteter	Analys
Driva påverkansarbete för nya stambanor och viktiga vägsträckor i länet.	Arbetet med att lyfta riksväg 40 och nya stambanor har intensifierats genom gemensamma initiativ med andra regioner, medverkan på Almedalsveckan och förberedelser inför ett EU-infrastrukturevent i Bryssel i oktober. Dialogen med Trafikverket fortsätter löpande, där satsningen på järnväg i norra Småland är en central prioritering.

Uppdrag: Bredda plattformen funktionella samband med fler samhällsbyggnadsperspektiv.

Aktiviteter	Analys
Bredda plattformen funktionella samband med fler samhällsbyggnadsperspektiv.	Under våren har arbetet inriktats på att definiera behov och syfte. För att utveckla arbetet med rumslig planering och att insatserna ska utgå från geografiska förutsättningar blir fokus framåt att samla och strukturera geografisk information, utveckla en regionatlas samt stärka GIS-kompetensen inom Regional utveckling.

Uppdrag: Se över den regionala bredbandsstrategin i syfte att öka tillgången till infrastruktur i form av bredband och mobila nät.

Aktiviteter	Analys
Genomföra en översyn och vid behov revidera den regionala bredbandsstrategin.	Översynen av den regionala bredbandsstrategin har fortsatt under tertial 2. Den nya nationella digitaliseringsstrategin 2025–2030 påverkar hela Region Jönköpings läns verksamhet och kräver en gemensam inriktning framåt. Underlaget från workshopen i mars med kommuner och stadsnät används för att identifiera utvecklingsområden i linje med strategin.

Uppdrag: Kommunicera koldioxidbudgeten till organisationer och invånare inom ramen för samverkan inom klimatrådet.

Aktiviteter	Analys
Kommunicera koldioxidbudgeten till organisationer och invånare inom ramen för samverkan inom klimatrådet.	Kommunikationen av länets koldioxidbudget har stärkts inom Klimatrådet genom cykelkampanjen Climate Cruiser Challenge, som genomfördes under våren och planeras återkomma under hösten. Förstudien VÄXLA bereds nu inför beslut i oktober och ska, med koldioxidbudgeten som utgångspunkt, kartlägga transportsektorn och ge underlag för ett framtida genomförandeprojekt.

Uppdrag: Med utgångspunkt i länets koldioxidbudget främja insatser som skyndar på den gröna omställningen inom områdena transporter och energiintensiva företag.

Aktiviteter	Analys
Med utgångspunkt i länets koldioxidbudget främja insatser som skyndar på den gröna omställningen inom områdena transporter och energiintensiva företag.	Insatser bedrivs inom projekten Energilyftet och Nästa generations affärer, men behov finns att nå även större energiintensiva företag. På transportsidan drivs långsiktiga satsningar på stambanor och Vätterlänken, medan kampanjen Climate Cruiser Challenge stärker cykelstrategin. Förstudien VÄXLA, med koldioxidbudgeten som utgångspunkt, bereds inför nämnd oktober 2025.

Ekonomi

Strategiska mål: God och hållbar hushållning

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Uppdrag: Utökning av bidrag till ideella föreningar och studieförbund

Aktiviteter	Analys
Riktat stöd till prioriterade delar av civilsamhället efter genomförd kartläggning.	Dialog pågår, flera olika alternativ diskuteras.

§ 125

Avrapportering internt kontrollmoment – ”Bokslutsprocessen"

Diarienummer: RJL 2024/4328

Beslut

En avrapportering av intern kontrollmoment ”Bokslutsprocessen” kommer att delges nämnden på kommande sammanträde.

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

TIM Kontrollmoment 2025 - Bokslutsprocessen

1. Bakgrund och syfte

Enligt fastställd intern kontrollplan för nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (RLJ 2024/4328) anges att varje kontrollmoment ska redovisas löpande till ansvarig direktör samt till regiondirektör. Denna rapport avser kontrollmomenten bristfällig information/underlag inför bokslut samt risk för fel vid periodiseringar vid bokslut.

Syftet med kontrollmomentet är att granska processen kring bokslutsunderlag och periodiseringar i samband med månadsbokslut. Fokus ligger på att säkerställa att periodiseringarna är korrekta, rimliga och dokumenterade, samt att samtliga väsentliga poster har ett fullständigt och tydligt bokslutsunderlag.

2. Metod och avgränsningar

Granskningens omfattning:
Kontrollen avser boksluten för mars, april och maj 2025.

Metod:
Granskningen har genomförts genom en kombination av:

- Dokumentgranskning av gällande rutiner samt genomgång av bokslutsprocessen.
- Genomgång av bokslutsunderlag för att verifiera att samtliga väsentliga balanskonton har tillräckliga och tydliga underlag.
- Stickprovskontroller av uppbokningar och periodiseringar för att bedöma korrekthet, rimlighet och fullständighet, inklusive jämförelse mot faktiskt utfall. Varje uppbokning har i vissa fall bestått av flera delposter, varje delpost har analyserats var för sig.

Avgränsningar:

- Granskningen omfattar endast den angivna perioden och inkluderar inte analys av eventuella trender eller förändringar över tid.
- Syftet är att identifiera eventuella risker och säkerställa efterlevnad av interna rutiner, inte att bedöma externa regelverk eller redovisningsprinciper i stort.

3. Arbetssätt

För att få en helhetsbild av processer, arbetssätt och underlag har genomgångar genomförts med medarbetare på ekonomiavdelningen. Fokus har legat hanteringen av bokslutsunderlag och periodiseringar, i syfte att identifiera eventuella risker och bedöma efterlevnaden av gällande rutiner.

Granskningen har omfattat:

- Genomgång av befintliga rutiner.
- Kontrollera att samtliga balanskonton för mars, april och maj är avstämda mot huvudbok.
- Kontrollera att balansbilagorna med väsentliga belopp tydligt anger vad balanskontot består av och verifieras med underliggande material.
- Kontroll av 16 stickprov per period för att bedöma korrekthet och rimlighet i uppbokningar och periodiseringar, inklusive jämförelse mot faktiskt utfall. Urvalet görs med olika typer av uppbokningar som har framkommit under genomgång och riskanalys.
- Reverse testing för att bedöma kontrollens fullständighet, det vill säga om alla väsentliga kostnader som borde ha periodiserat faktiskt har fångats upp. Med reverse testing avses att man utgår från huvudboken i den efterföljande månaden och tar ut stickprov på bokförda fakturor för att kontrollera om dessa kostnader har periodiserats korrekt i föregående bokslut. Fem stickprov har tagits per period, med fokus på fakturor som bokförts i efterföljande månad (exempelvis juni för maj), och som avser kostnader hänförliga till bokslutsmånaden. Urvalet har begränsats till fakturor över regionens gällande gränsvärde för periodisering (100 000 kronor inklusive moms).

4. Resultat

4.1 Rutiner

Länstrafiken använder ekonomisystemet Raindance. Bokslut upprättas varje månad, då en enklare balansavstämning genomförs.

Samtliga balanskonton stäms av månadsvis i syfte att upprätthålla en löpande och rättvisande redovisning. Ekonomiavdelningen ansvarar för att stämma av och upprätta specifikationer för konton som avser:

- Anläggningsregister
- Fordringar
- Förutbetalda kostnader/intäkter
- Likvida medel
- Övriga avräkningar
- Upplupna kostnader/intäkter.

Granskningen har utgått från regionens fastställda styrdokument för bokslutsarbete:

- E2503 Tidplan och anvisningar månads- och delårsrapportering 2025
- E2504 Redovisningsanvisningar månadsbokslut och delårsbokslut 2025

Dessa dokument innehåller bland annat krav på löpande balansavstämningar, dokumentation av underlag, hantering av periodiseringar samt specifika riktlinjer inför delårsbokslut och årsbokslut. De utgör grunden för hur Länstrafikens ekonomiavdelning ska arbeta med bokslutsprocessen.

En sammanställning av relevanta krav återfinns nedan och har fungerat som referensram vid genomförandet av denna granskning.

4.1.1 Balansspecifikationer

Senast vid delårsbokslutet per april och även vid augusti och december ska respektive verksamhetsområde specificera egna tillgångs- och skuldkonton i balansräkningen. Specifikationer på samtliga balanskonton (bokslutsbilagor) ska upprättas och finnas tillgängliga i bokslutsportalen.

Balansbilagorna ska ge bra information om vad balansposten består av och stämma och verifieras med underliggande material som sparas under rubriken *spec* i bokslutsportalen. Bilagorna ska i förekommande fall innehålla saldobesked från banken, reskontrajournal, inventarieförteckning eller fakturakopior på väsentliga belopp. För saldon på kontona för förskottsbetalade och upplupna kostnader och intäkter ska specifikationen innehålla uppgifter om fakturanummer/verifikationsnummer samt vilken leverantör, kund eller händelse som periodiseringen avser.

I de fall verifierande underlag saknas ska förklaring till saldot genom beräkningar, bedömningar med mera noteras under rubriken *Spec* under *Ref och beskrivning*. Om beräkningar i Excel behöver bifogas kan gamla bilaga 4 användas. En fullständig och tydlig dokumentation ökar möjligheten till att samma principer och beräkningar tillämpas år från år alternativt att förändrade principer synliggörs.

Balanssaldona ska stämmas av varje månad, det vill säga även de månader som balansspecifikationer eventuellt inte skapas.

4.1.2 Redovisningsprinciper periodisering

Intäkter och kostnader som är hänförliga till räkenskapsåret ska tas med oavsett tidpunkten för betalningen (**periodisering**). Detta ska ske vid varje månadsbokslut, oavsett om månadsrapportering sker vid dessa tillfällen eller inte.

En annan grundläggande princip som regionen följer är **väsentlighetsprincipen** som innebär att periodisering ska ske av det som är av väsentlig betydelse för verksamheten. Lägsta beloppsgräns för krav på periodisering är 100 000 kronor inklusive moms per faktura, inköpsorder eller beställning. Om enheter anser att periodisering av mindre belopp är av väsentlig betydelse för verksamheten så är detta tillåtet, men inget krav. **Tänk bara på konsekvensprincipen**.”

Större utgifter och inkomster som uppkommer på ”felaktig” månad ska periodiseras till ”rätt” månad. Inkomster/intäkter ska som regel bokföras i samband med fakturering eller motsvarande genom fordringsbokföring. Själva inbetalningen kommer därför inte att påverka intäktsredovisningen utan utgör en avräkning av fordran. Detsamma gäller för utgifter/kostnader som i regel skuldbokförs i samband med leverantörsfakturan eller motsvarande.

4.2 Kontroll av balansbilagor

Syfte: Kontrollera att balansbilagorna tydligt anger vad balanskontot består av och verifieras med underliggande material.

Bedömning:

Vid delårsbokslutet i april har underlag funnits tillgängligt för samtliga balansposter och bilagor har varit tydliga och spårbara. Balansspecifikationer är avstämda mot huvudbok. Vid de vanliga månadsboksluten (mars och maj) har underlagen funnits i majoriteten av fallen, även om formella bilagor och signering i vissa fall saknats. I dessa fall har kontroll genomförts och dokumenterats, vilket bedömts som tillräckligt enligt riktlinjernas krav för icke-delårsbokslut. De få avvikelser som identifierats under delårsbokslut har främst rört:

- Smådifferenser utan dokumenterad orsak (ex. avrundning eller mindre differenser mellan HB och underlag)
- Strukturmässiga otydligheter, t.ex. där +/–-tecken skiljer sig mellan bokslutsspecifikation och underlaget uppbokningen baseras på.

Granskningen visar att balansbilagorna uppfyller sitt syfte enligt Regionens riktlinjer (E2504). Specifikationer redovisar tydligt vad respektive balanspost

avser, inklusive belopp, struktur, referenser till fakturor, konton och underlag. Där brister funnits har det i samtliga fall dokumenterats, antingen rättats eller bedömts som ej väsentligt.

Riskbedömning:

Låg risk.

Granskningen visar på att Länstrafiken följer Regionens riktlinjer i samband med delårsbokslut. Under övriga månader har man i flera fall gjort mer än vad riktlinjerna kräver

Följande förbättringspunkter kan övervägas:

- Vid större belopp i vanligt månadsbokslut rekommenderas att underlag alltid laddas upp eller kommenteras.
- Otydligheter i teckenhantering i underlagen kan skapa onödig granskning i efterhand.
- Tydliggöra rutiner kring signering i bokslutsportalen.

Risken bedöms inte påverka bokslutsriktigheten, men viss risk för svagare verifierbarhet över tid kvarstår om dokumentationen inte fortsätter standardiseras.

4.3 Stickprovskontroller av uppbokningar och periodiseringar

Syfte: Bedöma korrekthet och rimlighet, inklusive jämförelse mot faktiskt utfall.

Bedömning:

Granskningen visar att uppbokningar och periodiseringar i Länstrafikens bokslut hanteras strukturerat och i huvudsak i enlighet med Regionens riktlinjer (E2504). Totalt har 48 uppbokningar kontrollerats för månaderna mars, april och maj (16 per månad). Dessa omfattar både reserveringar och periodiseringar relaterade till trafikkostnader, incitamentsmodeller, utvecklings- och driftkostnader samt övriga intäkts- och kostnadskonton inom Länstrafiken.

Varje uppbokning har i sin tur kunnat innehålla flera delposter. Dessa har granskats och jämförts med utfall. Majoriteten av uppbokningarna bedöms som korrekta och ligger inom rimlig avvikelsenivå i förhållande till faktisk kostnad eller intäkt. Samtliga uppbokningar är spårbara till underlag såsom fakturor, beräkningsmodeller, budgetunderlag eller reserveringsfiler. Försiktighetsprincipen har tillämpats på ett korrekt sätt i många fall, särskilt för uppskattade kostnader som ännu inte reglerats. Identifierade avvikelser bedöms inte vara väsentliga för helheten i bokslutet.

Observerade avvikelser och särskilda iakttagelser:

- Elkostnader/ drivmotorström har genomgående avvikit från utfall. JLT:s del av avvikelsen uppgår till cirka ± 100-250 tkr per månad, till följd av osäkerhet i elprisprognoser och produktionsvolymer. Detta bör följas upp och analyseras för framtida förbättrad precision.
- Incitamentkostnader och viten dessa är ofta uppskattade och ännu inte slutligt reglerade. Uppbokningarna har generellt skett med rimliga grunder, men viss tendens till överreservering har noterats, särskilt för viten.
- Några poster saknade utfall vid granskningstillfället, vilket påverkar möjligheten att fullt ut bedöma dem exempelvis gäller detta vissa viten och incitamentkostnader och ”Bra Miljöval” som faktureras halvårsvis eller helårsvis. Även om slutligt utfall saknades vid kontrollen har uppbokningarna bedömts vila på rimlig grund.

Riskbedömning:

Utifrån genomförda stickprovskontroller bedöms den samlade risken för felaktig redovisning i samband med uppbokningar och periodiseringar som låg till måttlig. Det finns ett tydligt arbetssätt, god dokumentation och en hög grad av spårbarhet till underliggande underlag. Samtidigt identifieras vissa återkommande osäkerhetsmoment som kan påverka möjligheten till effektiv granskning, efterkontroll eller jämförelse över tid.

Faktorer som minskar risken:

- **Hög spårbarhet:** Nästan samtliga uppbokningar kan härledas till underlag i form av reserveringsfiler, fakturor, beräkningsmodeller eller tidigare utfall.
- **Strukturerad tillämpning av försiktighetsprincipen:** Osäkra kostnader, särskilt sådana som ännu inte reglerats, har i huvudsak bokats upp konservativt, vilket minskar risken för överskattade intäkter.
- **Kontinuitet i beräkningar:** Uppbokningar baseras ofta på etablerade historiska nivåer eller preliminära uppgifter från motparter, vilket säkerställer en enhetlig tillämpning.

Faktorer som bidrar till risk:

- **Osäkra elpriser och drivmotorström:** Återkommande differenser, ofta över 100 tkr per månad, är noterade mellan uppbokade elkostnader och faktisk förbrukning. Då dessa påverkas av både pris och volym, ökar risken för väsentliga avvikelser vid bristande uppföljning. Även om osäkerheten är väl dokumenterad, finns ett behov av förbättrade prognosmodeller.
- **Ej reglerade kostnader (t.ex. incitament och viten):** Flera större uppbokningar har ännu inte reglerats mot faktiska kostnader, särskilt inom Krösatågen och Regionbusstrafiken. Även om uppskattningarna är rimligt motiverade, saknas ibland detaljerad dokumentation om

beräkningsgrunder, vilket ökar risken för svag verifierbarhet i efterhand. Avsaknad av utfall begränsar möjligheten till omedelbar verifiering och riskerar att minska kontrollens spårbarhet över tid. Länstrafiken hanterar detta genom att följa upp samtliga ej reglerade kostnader månadsvis. Om ingen faktura eller reglering inkommit, bokas beloppen upp på nytt, med justering vid behov. Detta skapar en återkommande kontrollpunkt som minskar risken för att kostnader glöms eller faller bort över tid.

- **Manuella moment och beroende av enskilda bedömningar:** Flera uppbokningar bygger på manuella uppskattningar, ibland utan tydlig standardiserad mall. Det innebär en personberoende risk som kan påverka enhetlighet och transparens över tid.

Sammantagen bedömning:

Risken för att uppbokningar och periodiseringar skulle leda till ett väsentligt fel i resultatet eller balansen bedöms som låg. Däremot finns det måttlig risk för att brister i underlag, variationer i dokumentation eller ej reglerade kostnader försvårar uppföljning och revision i efterhand. Det bör särskilt uppmärksammas inom områden med osäkra prisnivåer eller incitamentsmodeller.

Vid fortsatt standardisering av mallar och förbättrad uppföljning, särskilt för energikostnader och ännu ej reglerade kostnader, kan denna risk reduceras ytterligare.

4.4 Reverse testing

Syfte: Bedöma fullständigheten i periodiseringarna, det vill säga om väsentliga kostnader som borde ha bokats i bokslutsmånaden faktiskt fångats upp, trots att fakturor inkommit först i efterföljande månad.

Bedömning:

För att bedöma kontrollens fullständighet genomfördes en reverse testing, där fakturor från månaden efter respektive bokslutsmånad granskades. Urvalet omfattade 15 stickprov totalt (5 per månad), med fokus på fakturor över regionens gränsvärde för periodisering (100 000 kr inkl. moms).

I ett fall identifierades en avvikelse, där en installation av fordonsteknik levererats den 28 april 2025, med en kostnad på 177 200 kr exkl. moms och fakturerats i maj, men inte hade periodiserats till april. Kostnaden bokfördes i maj utan uppbokning i april, vilket innebär att den blev resultatpåverkande i fel månad.

Övriga 14 fakturor i stickprovet visade att kostnaderna antingen var korrekt periodiserade. Inga ytterligare avvikelser noterades.

Riskbedömning:

Utifrån genomförd reverse testing bedöms den samlade risken för att väsentliga kostnader utelämnas från bokslutet som låg. Rutinen att följa upp fakturor i

efterföljande månad i kombination med gränsvärdesstyrning och återkommande kontrollpunkter bidrar till god kontroll.

Den identifierade avvikelsen bedöms som icke väsentlig i förhållande till bokslutets helhet, men illustrerar vikten av att säkerställa att större investeringar eller leveranser nära månadsskiften alltid bedöms för eventuell periodisering.

Sammantagen bedömning:
Reverse testing visar att kontrollen av fullständighet i periodiseringar i huvudsak är tillfredsställande och fungerar enligt intention. Den identifierade avvikelsen har inte bedömts påverka det totala bokslutsresultatet i väsentlig grad, men indikerar behov av fortsatt vaksamhet kring investeringar och leveranser i månadsskiften. Risknivån för uteblivna väsentliga periodiseringar bedöms som låg.

5. Sammanfattande bedömning och förslag till åtgärder

Granskningen visar att Länstrafikens hantering av bokslutsunderlag, balansavstämningar och periodiseringar följer Region Jönköpings läns riktlinjer (E2503 och E2504). Det finns en tydlig och strukturerad arbetsprocess, där:

- Balanskonton stäms av varje månad.
- Delårsbokslut uppfyller kraven på dokumentation och underlag.
- Stickprovsgranskning visar att uppbokningar är rimliga och har stöd i underliggande material.
- Väsentliga belopp följs upp och bokförs enligt försiktighetsprincipen.

Detta innebär att de grundläggande förutsättningarna för en tillräcklig intern kontroll är uppfyllda.

5.1 Identifierade förbättringsområden och åtgärder

Granskningen har visat på vissa begränsade brister eller osäkerhetsmoment, men dessa bedöms inte påverka bokslutets riktighet:

- **Osäkra elkostnader:** Elkostnader/drivmotorström baseras på uppskattningar och osäkra prognoser för elpriset, vilket gett upphov till större avvikelser. Åtgärdsförslag är att se över och förbättra beräkningsmodeller där man följer upp trafikvolymer och elprisutveckling på ett mer systematiskt sätt.
- Se över att man har tydliga dokumenterade rutiner kring Bokslutsportalen. För att få en gemensam princip och tydlighet kring vad det är för underlag som behöver laddas upp i bokslutsportalen vid ett vanligt månadsbokslut. Tillexempel att formulera ett gemensamt arbetssätt för vad som krävs i dokumentation även vid månadsbokslut (t.ex. underlag vid belopp över viss gräns), även om kraven är lägre än vid ett delårsbokslut. Säkerhetsställ även rutiner kring att statusen för signeringen i bokslutsportalen, för att tydliggöra färdigställandegraden för en externa parter. *Innan färdigställande av denna rapport har Ekonomiavdelningen på Länstrafiken tagit fram en rutin för Bokslutsportalen, Raindance och gäller från 2025-08-21 och som revideras löpande.*
- Åtgärda de mindre avvikelser man hittat (+ - tecknen). Tydliggöra underlagen så att de har samma tecken som specifikationen i Raindance.

Alla dessa brister är kända, dokumenterade, och i flera fall åtgärdade eller bedömda som inte väsentliga.

Slutsats:

Den interna kontrollen vid hantering av bokslutsunderlag och periodiseringar är tillräcklig. Granskningen visar god följsamhet till gällande riktlinjer, spårbar dokumentation och rimlig tillämpning av försiktighetsprincipen. Inga väsentliga brister har identifierats. Vissa förbättringspunkter föreslås, främst för att stärka verifierbarhet och enhetlighet inför framtida granskningar. Risken för väsentliga fel i bokslutet bedöms som låg.

§ 126

Upphandling av regionbuss

Beslut
Trafikchef Christine Leppänen kommer informera nämnden om kommande upphandling av regionbuss.

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 127

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026-2037

Beslut
Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- digitalt genomföra ett extra sammanträde för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö den 19 december klockan 13.00.

Emil Hesse, sakkunnig infrastruktur, kommer den 14 oktober informera nämnden om trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026-2037.

Sammanfattning
Region Jönköpings yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 ska inkomma till landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 30 december 2025.

Region Jönköpings läns förslag till regional transportplan ska inkomma till landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 20 januari 2026.

För att möjliggöra en hantering av de båda ärendena i nämnden men även förankra Region Jönköpings läns synpunkter i den politiska referensgruppen som sammanträder den 12 december, föreslår presidiet att ett extra nämndsammanträde genomförs. Presidiet föreslår ett digitalt nämndsammanträde den 19 december klockan 13.00. Presidiet sammanträder samma dag klockan 08.00 och även detta sammanträde genomförs digitalt.

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

---

§ 129

Hållbarhetsprogram 2026-2035

Diarienummer: RJL 2025/2744

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- fastställa Hållbarhetsprogram 2026-2035.

Sammanfattning

Nuvarande hållbarhetsprogram gäller för perioden 2021-2025. Under 2025 har ett nytt hållbarhetsprogram för åren 2026-2035 tagits fram. Betydelsefulla utgångspunkter i det nya hållbarhetsprogrammet är hållbarhetsprogram 2021-2025, Agenda 2030 samt nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram. Programmet syftar till att visa hur vi ska arbeta för att på ett långsiktigt hållbart sätt nå vår vision ”För ett bra liv i en attraktiv region”. Den parlamentariska grupp som tillsatts inför revideringen av programmet har presenterat ett enigt förslag till nytt hållbarhetsprogram.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-18
- Hållbarhetsprogram 2026-2035

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Hållbarhetsprogram 2026-2035

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår att regionfullmäktige

- fastställer Hållbarhetsprogram 2026-2035.

Sammanfattning

Nuvarande hållbarhetsprogram gäller för perioden 2021-2025. Under 2025 har ett nytt hållbarhetsprogram för åren 2026-2035 tagits fram.

Betydelsefulla utgångspunkter i det nya hållbarhetsprogrammet är hållbarhetsprogram 2021-2025, Agenda 2030 samt nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram.

Programmet syftar till att visa hur vi ska arbeta för att på ett långsiktigt hållbart sätt nå vår vision ”För ett bra liv i en attraktiv region”.

Ärendebeskrivning

Under 2025 har arbetet samordnats av en arbetsgrupp från område miljö, beredskap och säkerhet samt Qulturum.

Processen för framtagande av programmet sammanfattas nedan:

- Uppdrag och mätetal har tagits fram utifrån en gapanalys som utgått från hållbarhetsprogram 2021-2025, globala, nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram.
- Workshops har hållits med samtliga verksamheter i Region Jönköpings län som då fått möjlighet att komma med synpunkter samt förslag på ändringar och åtgärder.
- Under en intern remiss har verksamheter inom Region Jönköpings län haft möjlighet att yttra sig.
- En parlamentarisk referensgrupp har följt arbetet med programmet och föreslagit ändringar och ambitionsnivåer. I referensgruppen har representanter från samtliga partier ingått och det har hållits tre träffar.

Programmet omfattar hållbarhetsarbetet i den egna organisationen och hur Region Jönköpings län som finansiär, delägare i bolag och som samhällsaktör ska verka för att hållbarhetsmålen nås. Hållbarhetsprogrammet omfattar följande fyra framgångsfaktorer:

- Vi är till för alla
- Vi är klimatsmarta
- Vi bidrar till en sund livsmiljö
- Vi använder våra resurser klokt

Framgångsfaktorerna täcker in helheten i begreppet hållbarhet och utifrån dessa har uppdrag definierats som ska genomföras där vi har en betydande möjlighet att skapa en hållbar utveckling.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Hållbarhetsprogram 2026-2035

Beslutet skickas till

Verksamhetsstöd och service – Område miljö, beredskap och säkerhet
Regional utveckling

Jane Ydman
Regiondirektör

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör



HÅLLBARHETSPROGRAM 2026–2035

FÖR ETT BRA LIV
I EN ATTRAKTIV REGION

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Allt hänger ihop

Människor väljer att leva där det finns jobb, utbildning, en god livsmiljö, kultur och möjlighet att kunna pendla till arbete, skola och fritidsaktiviteter.

Där människor finns behövs bland annat hälso- och sjukvård, kollektivtrafik, utbildning och kultur. Företagen behöver välutbildade medarbetare och en bra infrastruktur.



INNEHÅLL

Tillsammans för ett bra liv för alla	4-5
Inledning	6-11
Vad är hållbar utveckling?	14-15
Vi är till för alla	16-17
Vi är klimatsmarta	18-19
Vi bidrar till en sund livsmiljö	20-21
Vi använder våra resurser klokt	22-23
Framtagning av programmet och ord- och begreppsförklaringar	26-27

Tillsammans för ett bra liv för alla

Jönköpings län präglas av invånare som skapar starka lokalsamhällen, ett engagerat civilsamhälle, ett starkt näringsliv och stor innovationskraft. Här finns en tradition av samverkan, där föreningsliv, företag och offentliga aktörer tillsammans skapar trygghet, delaktighet och livskvalitet och där invånarna upplever att det är nära till beslutsfattare och mellan människor.

Samtidigt står vi inför gemensamma utmaningar. Färre behöver försörja fler och vi behöver matcha arbetskraften mot arbetsmarknadens behov. Svensk hälso- och sjukvård har gjort stora framsteg med bättre teknik och behandlingar, men utvecklingen kräver nu en omställning till mer hälsofrämjande, förebyggande och proaktiv vård. Den psykiska ohälsan ökar och tillsammans måste vi vidta åtgärder. Kollektivtrafiken är en viktig del i många invånares vardag för att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter, men inom länet skiljer sig invånarnas tillgång till kollektivtrafik åt.

Inom länet finns en tydlig vilja att växa – med fler invånare, starkare samhällen och mer hållbara livsmiljöer. Det finns en gemensam insikt: att framtidens samhällen formas genom långsiktighet, tillit och samverkan över gränser och med starkt fokus på hållbarhet i alla delar, miljömässig, social och ekonomisk – för ett bra liv idag och för kommande generationer.

Region Jönköpings läns fyra strategiska dokument – Strategi för att möta framtidens behov av hälso- och sjukvård, Regional utvecklingsstrategi, Trafikförsörjningsprogrammet och Hållbarhetsprogrammet utgör tillsammans en väg framåt, förankrad i lokal kunskap och gemensamma ambitioner.

Vår utgångspunkt är tydlig: framtiden bygger vi bäst – tillsammans.

Tillsammans för ett bra liv för alla är en gemensam ambition i Jönköpings län – förankrad i lokal kunskap och samverkan mellan Region Jönköpings län, länets 13 kommuner, Jönköping University, Länsstyrelsen, samt civilsamhälle, näringsliv och invånare.



Vårt bidrag till en hållbar utveckling

Region Jönköpings läns hållbarhetsprogram visar hur vår organisation ska arbeta för att bidra till Agenda 2030* (se förklaring sidan 27) och de globala målen för hållbar utveckling. Uppdragen i hållbarhetsprogrammet visar hur vi ska arbeta för att på ett långsiktigt hållbart sätt nå vår vision ”*För ett bra liv i en attraktiv region*”.

Hållbarhetsprogrammet är till stora delar ett internt styrdokument, men eftersom Region Jönköpings län är en stor organisation påverkar de val som vi gör också dem vi finns till för: länets invånare och våra samarbetspartners.

Med helhetsperspektiv och tydliga mål bidrar Region Jönköpings län till en robust och långsiktig hållbarhet i den egna verksamheten, i Jönköpings län och resten av världen – idag och för kommande generationer.

Uppdragen och mätetalen i hållbarhetsprogrammet är integrerade i Region Jönköpings läns budgetprocess. Uppföljning av programmet görs genom delårsrapporter, hållbarhetsredovisning och ett årligt klimatbokslut. Hållbarhetsprogrammet revideras under varje mandatperiod.

Programmet innehåller

- Fyra framgångsfaktorer som vägleder arbetet mot visionen För ett bra liv i en attraktiv region.
- Tydliga uppdrag och mål kopplade till varje framgångsfaktor.
- En beskrivning av hur Region Jönköpings län bidrar till Agenda 2030 och de globala målen för en hållbar utveckling.
- En struktur för uppföljning, revidering och långsiktig utveckling av programmet.



För ett bra liv i en attraktiv region

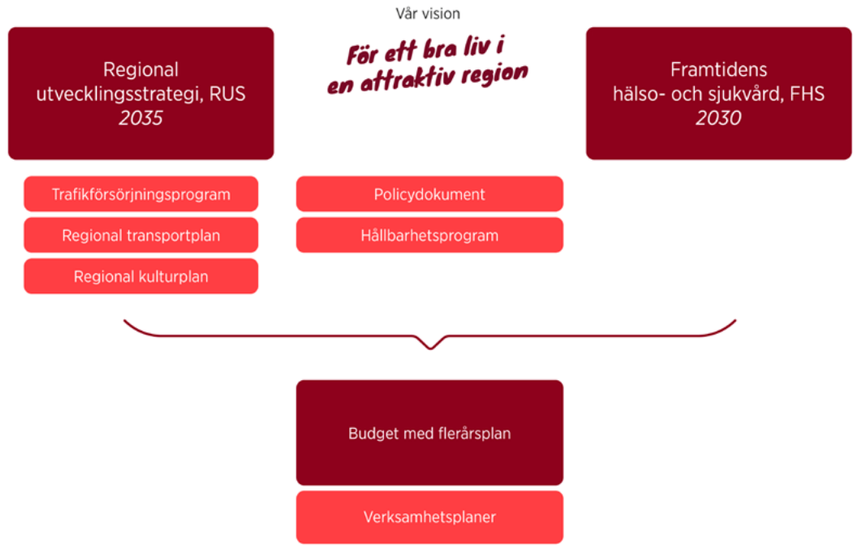
Region Jönköpings län arbetar med frågor som är avgörande för människors liv och hälsa, både genom att erbjuda en trygg hälso- och sjukvård och genom att främja en hållbar, innovativ och kulturellt rik region. Vår styrning utgår från visionen ”För ett bra liv i en attraktiv region”. Allt vårt arbete ska leda till att Jönköpings län år 2035 är Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga län där alla människor trivs, utvecklas och mår bra.

Vårt viktigaste styrdokument är budget med verksamhetsplan och flerårsplan. Här beskrivs våra strategiska mål, framgångsfaktorer, uppdrag och mätetal för de närmaste åren. De strategiska styrdokumenten Regional utvecklingsstrategi (RUS) 2020–2035 och Strategi för att möta framtidens behov av hälso- och sjukvård 2020-2030 har båda långa tidsperspektiv. De beskriver den politiska ambitionen för Region Jönköpings län till år 2035 respektive 2030. Tillsammans med andra politiskt antagna planer och program bildar de en helhet där de långsiktiga visionerna översätts till konkreta mål, uppdrag och aktiviteter i vardagen. I figur 1 visas hur styrdokumenten förhåller sig till och samspelar med varandra.

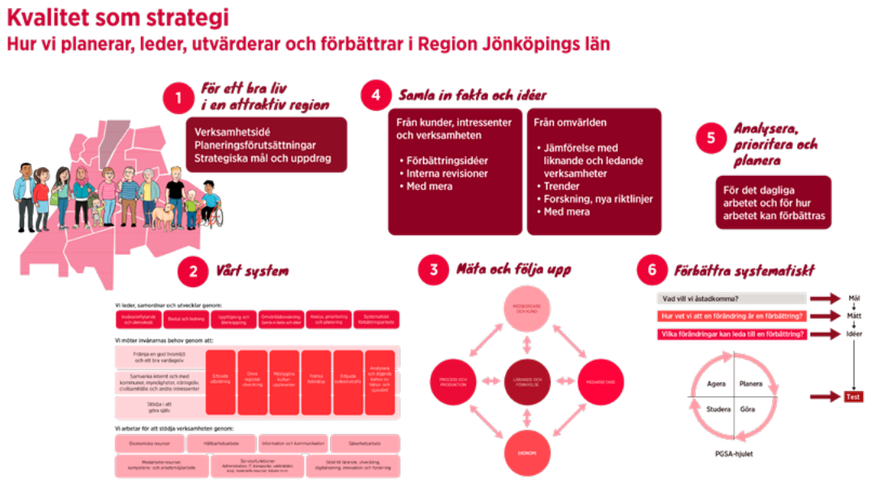
Kvalitet som strategi

Vårt övergripande ledningssystem, kvalitet som strategi, beskriver hur vi planerar, leder, utvärderar och förbättrar verksamheten. Det innebär att den stora resursen för utveckling uppstår genom att förbättra och effektivisera nuvarande verksamhet, och fasa ut mindre värdeskapande arbetssätt och aktiviteter. På så sätt frigörs arbetstid och andra resurser som kan satsas på nya områden och åtaganden. Målet med kvalitet som strategi är att leverera tjänster som motsvarar kundernas behov och förväntningar och samtidigt skapa en arbetsplats där människor trivs och är stolta över sitt arbete. I figur 2 illustreras hur vårt övergripande ledningssystem fungerar och stödjer vårt arbete med kvalitet som strategi.

Figur 1 Hur styrdokument som antagits av Regionfullmäktige förhåller sig till och samspelar med varandra.



Figur 2 Kvalitet som strategi.





Vad är bäst för Esther?

Vi behöver alltid utgå från varför och för vem vi finns till. För att leda, arbeta i och utveckla verksamheten använder vi tre enkla regler:

1. Vad är bäst för Esther?
Vi börjar alltid med individens behov, inte vår organisationsstruktur. Det innebär att vi lyssnar in människors berättelser, livsvillkor och önskemål – och låter det styra hur vi planerar, samordnar och utför insatser.

2. Vi tar ansvar för vårt steg, ger feedback till steget före och underlättar för steget efter.
Allt ska hänga ihop. Alla aktörer, oavsett roll eller verksamhet, har ett ansvar för att inte bara göra sitt eget steg – ge feedback till steget före och underlätta för steget efter i kedjan.

3. Vi gör tillsammans – det är vårt gemensamma resultat som räknas.
Invånare, medarbetare, kommuner, regioner och civilsamhälle behöver arbeta tillsammans – med tillit, delaktighet och gemensamt ansvar som grund.





Vad är hållbar utveckling?

En hållbar utveckling tillgodoser alla människors behov och mänskliga rättigheter idag, utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina. Den bygger på tre dimensioner – miljömässig, social och ekonomisk – som måste samverka för att vi ska nå långsiktig hållbarhet.

Ett miljömässigt hållbart samhälle innebär att ta ansvar för hur vi använder naturens resurser. Vi kan bidra genom att använda våra resurser klokt, minimera utsläpp till luft och vatten, bevara biologisk mångfald och arbeta för en hållbar konsumtion, produktion och samhällsplanering.

Ett socialt hållbart samhälle är ett jämställt och jämlikt samhälle där människor lever ett bra liv med god hälsa, utan orättfärdiga skillnader. Ett samhälle där människors lika värde står i centrum, vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen.

I ett ekonomiskt hållbart samhälle förvaltar och utvecklar vi mänskliga och materiella resurser på ett långsiktigt hållbart sätt. Vi arbetar för en varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk utveckling där varje generation bär kostnaderna för den service som den generationen beslutar om och själv konsumerar.

En långsiktigt hållbar utveckling kräver också att vi stärker vår beredskap och robusthet. Genom att använda resurser klokt, göra hållbara val och stärka självförsörjningsgraden bidrar vi till en stabil och motståndskraftig verksamhet som klarar framtida utmaningar.

Globala, nationella och regionala mål
Världens länder har genom Agenda 2030 åtagit sig att fram till år 2030 leda världen mot en hållbar och rättvis framtid. Agenda 2030 innehåller 17 globala hållbarhetsmål med 169 delmål som ska leda till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikhet och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa, samt skydda planetens naturresurser och lösa klimatkrisen. De globala målen är integrerade, odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den miljömässiga, den sociala och den ekonomiska.

Målen i Region Jönköpings läns hållbarhetsprogram harmonierar med målen i Agenda 2030, de nationella målen om bland annat miljökvalitet och jämställdhet samt övriga nationella och regionala mål, strategier och handlingsplaner inom hållbarhet.

Figur 3 Agenda 2030 – de globala målen för hållbar utveckling



Framgångsfaktorer och uppdrag

För att nå vår vision *För ett bra liv i en attraktiv region* arbetar vi utifrån fyra framgångsfaktorer:

- Vi är till för alla.
- Vi är klimatsmarta.
- Vi bidrar till en sund livsmiljö.
- Vi använder våra resurser klokt.

Framgångsfaktorerna täcker in helheten i begreppet hållbarhet och utifrån dessa har vi definierat uppdrag som ska genomföras där vi har en betydande möjlighet att skapa en hållbar utveckling

- i den egna verksamheten
- som samhällsaktör
- som finansiär
- som delägare i bolag.[1]

[1] Hållbarhetsprogrammet omfattar även våra helägda bolag. Region Jönköpings län verkar också för att de bolag där vi äger en väsentlig del arbetar för att nå målen i vårt hållbarhetsprogram.



Vi är till för alla

Vi är en socialt hållbar organisation, med människors lika värde i centrum. Vi bedriver en jämlik verksamhet med ett gott bemötande. Vi är en del av en samhällsutveckling som bygger på tillit, förtroende och delaktighet.

Att respektera, skydda och främja de mänskliga rättigheterna är grundläggande för social hållbarhet. Att arbeta med mänskliga rättigheter är därför både ett mål och ett medel för en jämlik verksamhet.

Det rättighetsbaserade arbetet utgår från FN:s sju rättighetsprinciper:

- Jämlikhet
- Icke-diskriminering
- Delaktighet
- Inkludering
- Transparens
- Ansvar
- Egenmakt

Dessa principer hjälper oss att bygga tillit både i mötet med invånare och internt i organisationen. Vi arbetar för barnets bästa genom att utgå från FN:s barnkonvention, som också är svensk lag. Vi ska även följa FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Jämställdhet är en avgörande faktor för att skapa jämlikhet. Jönköpings län har antagit Council of European Municipalities and Regions deklaration om jämställdhet mellan män och kvinnor (CEMR). Den ger oss vägledning i arbetet med jämställdhet och andra dimensioner av diskriminering och social hållbarhet.

Diskrimineringslagen är en viktig utgångspunkt i arbetet med icke-diskriminering. Den består av två delar, dels förbud mot att diskriminera och dels krav på att arbetsgivare och utbildningsanordnare förebygger diskriminering genom aktiva åtgärder. Diskrimineringsförbuden och lagens aktiva åtgärder omfattar sju diskrimineringsgrunder. Dessa är kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder.

God tillgänglighet är ett särskilt angeläget utvecklingsområde för att inte riskera att diskriminera dem vi är till för eller våra medarbetare. Det handlar till exempel om god tillgänglighet till transporter, lokaler, service och tjänster samt till information och kommunikation.

Vi ska tillgodose och skydda de fem nationella minoriteternas rättigheter, utifrån lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk. Region Jönköpings län ingår även i finskt förvaltningsområde, vilket innebär särskilt starka rättigheter för den sverigefinska minoriteten i länet.

Social hållbarhet handlar också om hur vi är mot varandra som arbetskamrater. En god arbetsmiljö, känsla av sammanhang, meningsfullhet och stöd i kollegiala gemenskaper är avgörande för att vi ska kunna bidra med vår kompetens och kraft i arbetet för länets invånare. Ett av Region Jönköpings läns strategiska mål är att vara Sveriges bästa offentliga arbetsgivare med Sveriges bästa arbetsplatser.

Figur 4 Globala målen: nummer 3, 5, 10, 16, 17



Identifiera och åtgärda ojämlika skillnader

För att verkligen kunna vara till för alla behöver vår organisation utgå från ett normmedvetet förhållningssätt*. Det innebär att vi som anställda och arbetsgivare förstår, synliggör och förändrar begränsande normer, som riskerar att påverka synen på och bemötandet av dem vi är till för.

Vi ska ta fram och analysera data ur jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv för att upptäcka och åtgärda orättfärdiga skillnader mellan olika grupper.

Vi ska utgå från FN:s rättighetsprinciper för att respektera, skydda och främja våra invånares mänskliga rättigheter.

Mål

Förbättra resultat och minska skillnader mellan kvinnor och män/flickor och pojkar i regionala och nationella jämförelser.

Förbättra resultat och minska skillnader mellan olika grupper utifrån kön och till exempel ålder, socioekonomisk bakgrund eller geografiskt område, i regionala och nationella jämförelser.



Vi är klimatsmarta

Vi minskar vår klimatpåverkan, anpassar oss till ett förändrat klimat och bidrar till att Jönköpings län blir ett robust och fossilfritt plusenergilän* som producerar mer energi än vi själva använder och där den energi vi producerar och använder är fossilfri.

Klimatförändringarna påverkar inte bara miljön utan också människors hälsa och trygghet. Värmeböljor kan leda till ökad sjuklighet bland äldre och personer med kroniska sjukdomar, översvämningar kan skada både bostäder och samhällsviktig infrastruktur, och torka kan hota livsmedelsförsörjningen. Dessa förändringar ökar belastningen på Region Jönköpings läns verksamheter – från hälso- och sjukvård till kollektivtrafik och fastighetsförvaltning – och ställer krav på att vi anpassar oss för att kunna ge invånare en trygg och säker service även i framtiden. Klimatanpassning är därför en integrerad del av vårt löpande arbete och en förutsättning för god hälsa och ett bra liv i länet.

För att Jönköpings län ska bidra till att uppfylla Parisavtalet*, behöver våra utsläpp minska i linje med den koldioxidbudget* som tagits fram för länet. Transportsektorn står för den största andelen av utsläppen i Jönköpings län, vilket gör den till ett särskilt prioriterat område i det regionala klimatarbetet.

De utsläpp som Region Jönköpings län kan påverka kommer främst från energianvändning i fastigheter, kollektivtrafik, naturbruk, tjänsteresor med egna fordon och godstransporter samt medicinska gaser. En betydande klimatpåverkan kommer också från utsläpp som vi inte styr över direkt, men som vi ändå kan påverka – till exempel inom materialanvändning, kapitalförvaltning, arbetspendling, byggnation, livsmedelskonsumtion och varutransporter.

Att vara klimatsmart innebär att vi arbetar aktivt med att minska våra utsläpp av växthusgaser och anpassar vår verksamhet till de klimatförändringar som sker. Som fastighetsägare och verksamhetsutövare kan vi till exempel bidra genom att fortsätta köpa 100 procent ursprungsmärkt och förnybar el. I våra verksamheter prioriteras låg energianvändning vid inköp av energikrävande utrustning, där så är lämpligt.

För att på ett effektivt sätt skapa ett hållbart fastighetsbestånd, ska vi i samband med ombyggnationer även genomföra de energieffektiviseringsåtgärder som behövs för att uppfylla kommande lagkrav och våra mål.

Region Jönköpings län har antagit Fossilfritt Sveriges transportutmaning* med målet att köpta och utförda transporter ska vara fossilfria år 2030.

Figur 5 Globala målen: nummer 3, 7, 9, 11, 13



Uppdrag - Minska vår klimatpåverkan

- Region Jönköpings län ska bidra till att länet håller sig inom sin koldioxidbudget.
- Senast år 2030 ska alla köpta och utförda transporter, inklusive den kollektivtrafik vi ansvarar för, vara fossilfria.
- Vi ska minska vår energianvändning i fastigheter och verksamheter.
- Vi ska främja hållbara resval genom att stimulera våra medarbetare att välja hållbara alternativ för arbetspendling och göra det enklare för invånare att resa hållbart till våra verksamheter.
- Vi ska bidra till ökade möjligheter till hållbara resor genom vårt uppdrag att driva kollektivtrafiken.

Mål

- Vår direkta klimatpåverkan[1] ska minska med minst 7 procent per år under perioden 2026–2035 och vi ska eftersträva att även den totala klimatpåverkan[2] har samma reduktionstakt.
- År 2030 ska köpt energi i egna fastigheter understiga 135 kWh/m2.
- Köpta och utförda transporter ska vara fossilfria senast år 2030.

[1] Scope 1 och 2 enligt Greenhouse Gas Protocol*
[2] Scope 1-3 enligt Greenhouse Gas Protocol





Vi bidrar till en sund livsmiljö

En sund livsmiljö är en förutsättning för att människor ska kunna leva hela och goda liv. Vi värnar den miljö vi fått att förvalta så att luften vi andas, maten vi äter och vår närmiljö stärker hälsa, livskvalitet och gemenskap, samtidigt som våra verksamheter inte bidrar till negativa miljö- och hälsoeffekter. Vi väljer varor, kemiska produkter, livsmedel och läkemedel som gör så liten skada som möjligt på miljö och hälsa och vi främjar en hälsosam inom- och utomhusmiljö.

Genom kloka val av livsmedel, läkemedel och byggmaterial tar vi ansvar både för individens välbefinnande och för det gemensamma bästa. En sund livsmiljö gör det lättare för varje människa att ta hand om sig själv och sina medmänniskor.

Folkhälsa och sjukvård är en stor del av vår verksamhet och vi har ett ansvar att främja hälsa både genom vård och genom förebyggande insatser. Klimatförändringar, luftföroreningar och exponering för kemiska produkter innebär en försämrad hälsa för många, framför allt för sköra och utsatta individer. Det är angeläget att vi arbetar hälsofrämjande genom att till exempel

- stödja människor i att själva kunna ta ansvar för sin hälsa
- minska användning av farliga kemiska ämnen i varor och kemiska produkter
- minska luftföroreningar
- begränsa klimatförändringar
- främja den biologiska mångfalden.

För oss är en hållbar läkemedelsanvändning med patienten i fokus av största vikt. Det innebär bland annat att vi endast använder antibiotika när det är medicinskt motiverat – för att bevara dess effekt och säkerställa att antibiotika även i framtiden kan rädda liv.

Region Jönköpings län är i många fall en stor kund och kan genom upphandlingar påverka marknaden i en mer hållbar riktning. I prioriterade upphandlingar ställer vi sociala hållbarhetskrav och mer långtgående miljökrav. Vi prioriterar även produkter med säkra leveranser och korta leveranstider för att säkerställa en stabil verksamhet.

Region Jönköpings län bidrar till en hållbar livsmedelsanvändning genom att förenkla möjligheterna att göra hälsosamma och miljömedvetna matval för våra patienter, elever, besökare och anställda. Våra naturbruksskolor ska också arbeta för att bedriva och bidra till en hållbar och robust livsmedelsproduktion.

Vi ska aktivt arbeta för att minska klimatpåverkan från våra livsmedelsinköp. När vi köper in livsmedel ska vi välja i följande prioriteringsordning:

1. Livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav och är ekologiskt producerade
2. Livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav
3. Ekologiskt producerade livsmedel
4. Konventionellt producerade livsmedel.

Bland livsmedel som uppfyller svenska livsmedelskrav ska vi prioritera varor producerade i länet eller i angränsande län.

Menyer ska så långt som möjligt anpassas efter säsong. Kaffe, te, drickchoklad och bananer ska vara ekologiskt producerade och uppfylla sociala och etiska krav motsvarande Fairtrade. Fisk och skaldjur ska vara märkta med MSC eller ha motsvarande märkning för hållbart fiske eller fiskodling.

Figur 6 Globala målen: nummer 3, 6, 8, 9, 12, 14, 15



Uppdrag - Skapa en sund och hälsosam miljö

- Vi ska utveckla ett hållbart byggande med sunda inom- och utomhusmiljöer samt främja cirkulära byggmetoder. Utomhusmiljöerna kring våra fastigheter ska utformas för att främja hälsa och bidra till att skydda och öka den biologiska mångfalden.
- Vi ska minska användningen av miljö- och hälsoskadliga ämnen.
- Vi ska främja en hållbar läkemedelskedja som minimerar läkemedlens negativa påverkan på människa, djur och natur - med bibehållen patientnytta.
- Vi ska verka för hållbar livsmedelsproduktion av de livsmedel vi köper in eller producerar, främja hälsosamma matvanor och en ökad självförsörjningsgrad när det gäller livsmedel.
- Vi ska ställa långtgående miljökrav och sociala krav i våra upphandlingar och följa upp dessa systematiskt.

Mål

Från och med år 2026 ska:

- minst 90 procent av nybyggnation som avser en byggnad motsvara minst Miljöbyggnad Silver*.
- antalet uthämtade antibiotikarecept vara högst 250 recept per 1 000 invånare och år.

Senast år 2030 ska

- minst 60 procent av Region Jönköpings läns inköpta livsmedel vara ekologiskt producerade.
- minst 75 procent av de totala livsmedelsinköpen utgöras av svenska råvaror.



Vi använder våra resurser klokt

Klok resursanvändning innebär att våra verksamheter inte tar resurser från kommande generationer. Vi använder naturens och våra ekonomiska resurser på ett effektivt och hållbart sätt, och visar respekt för skattebetalarnas pengar, naturens tillgångar och människorna som berörs av våra beslut. Genom att hushålla, återbruka och investera långsiktigt lämnar vi över en region i balans, stärker tilliten till våra verksamheter och frigör kraft för vård, utbildning, service och utveckling.

Region Jönköpings läns verksamhet ska bedrivas resurseffektivt utifrån ett helhetsperspektiv samt bidra till en globalt hållbar resursanvändning och en cirkulär ekonomi, där varor och material används så länge som möjligt.

Resursanvändningen ska ske på ett effektivt sätt. Väl använda resurser inom till exempel sjukvården ger en minskad miljöpåverkan, god ekonomi och patientnytta. Vår användning av förbrukningsartiklar är prioriterade ur ett miljöperspektiv. Vi strävar efter att så långt som möjligt använda flergångsmaterial och i övrigt använda rätt förbrukningsmaterial vid rätt tillfälle. Kravställning vid upphandlingar bidrar till en hållbar resursanvändning och utgår även från ett livscykelperspektiv.

Det är angeläget att vi minskar den totala mängden avfall och att andelen avfall som kan materialåtervinnas ökar. Ökad användning av flergångsmaterial samt varor och material med lång livslängd bidrar till minskad mängd avfall. Materialåtervinningen ökas genom goda förutsättningar för källsortering av vårt avfall.

Möbelförrådet ger en samlad tillgång till begagnade möbler som vid behov kan repareras och rekonditioneras, något som bidrar till att färre nya möbler köps in. Utbytt IT-utrustning och mobiltelefoner återanvänds eller återvinns. Utrangerad men fungerande sjukvårdsutrustning ges som bistånd för fortsatt användning i länder som utvecklar sin sjukvård.

Region Jönköpings län har finansiella tillgångar för att huvudsakligen möta framtida pensionsutbetalningar. Finanssektorn har stor indirekt påverkan på vårt klimat. Genom att ställa tydliga krav kan vi främja en hållbar finansmarknad. Det handlar om att styra kapital till investeringar i bolag som arbetar för en mer hållbar utveckling, främst genom att placera kapital i bolag som stöder Parisavtalets 1,5-gradersmål och Agenda 2030.

Figur 7 Globala målen: nummer 8, 11, 12, 17



Uppdrag - Använda våra resurser klokt

- Vi ska öka andelen flergångsmaterial, välja varor och material med lång livslängd samt främja återbruk i byggande, utrustning och andra varor.
- Vi ska minska avfallsmängder, öka materialåtervinning och stärka cirkulära materialflöden.
- Vi ska säkerställa en kapitalförvaltning som bidrar till hållbar utveckling och minskat fossilberoende.
- Vi ska använda resurser inom vården på ett sätt som både stärker patientnytta och minskar miljöpåverkan.

Mål

- Jämfört med nivåerna år 2025, ska vårt matsvinn minska med 15 procent per patient- respektive restaurangportion till år 2030. Serveringssvinnet ska under samma period minska med 30 procent.
- Koldioxidintensiteten (ton koldioxidekvivalenter*/mnkr) från vår kapitalförvaltning genom innehav i aktiefonder ska minska över tid och vara lägre än jämförbart index.






Vi är till för alla
Region Jönköpings län
GAY AS F*CK!
Region Jönköpings län
Vi är till för alla
Vi är till för alla
Region Jönköpings län

Framtagning av Hållbarhetsprogrammet

- Hållbarhetsprogrammets uppdrag och mål har tagits fram utifrån en gapanalys som utgått från Region Jönköpings läns tidigare hållbarhetsprogram (2021-2025) samt från globala, nationella och regionala mål, strategier och åtgärdsprogram.

- Samtliga verksamheter inom Region Jönköpings län har inför revideringen av programmet fått möjlighet att i olika workshops komma med synpunkter samt förslag på ändringar och åtgärder.

- Under en intern remiss har verksamheter inom Region Jönköpings län haft möjlighet att yttra sig över det reviderade hållbarhetsprogrammet.

- En parlamentarisk referensgrupp har följt arbetet med programmet och föreslagit ändringar och ambitionsnivåer vid tre tillfällen. I referensgruppen har representanter från samtliga partier som är representerade i regionfullmäktige ingått.

Förklaring av ord och begrepp

Agenda 2030
Agenda 2030 är en handlingsplan som antogs av FN år 2015 och innehåller 17 globala mål för hållbar utveckling och 169 delmål. Målen syftar till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikhet och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt skydda planetens naturresurser och motverka klimatförändringar. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: miljömässig, social och ekonomisk.

Normmedvetet förhållningssätt
Normmedvetenhet innebär att vara medveten om de normer (oskrivna regler), som finns i samhället och som styr hur människor förväntas vara, se ut eller agera. Vissa normer gynnar social gemenskap och tillit. Andra normer är begränsande och påverkar människors rättigheter, möjligheter och utrymme att vara sig själva. Genom ett normmedvetet förhållningsätt kan vi aktivt synliggöra och förändra de begränsande normerna för att undvika felaktiga beslut, dåligt bemötande eller diskriminering.

Plusenergilän
Ett plusenergilän innebär att länets energibehov minskar samtidigt som produktionen av förnybar energi ökar, något som ger ett energiöverskott som kan användas utanför länet.

Parisavtalet
I Parisavtalet, ett avtal under FN, har världens länder enats om att hålla den globala temperaturökningen väl under 2 grader och sträva efter att begränsa den till högst 1,5 grader.

Koldioxidbudget
En koldioxidbudget visar hur mycket och hur snabbt utsläppen av koldioxid behöver minska varje år, för att till exempel ett land eller ett län ska uppfylla sin del av Parisavtalet. Jönköpings läns koldioxidbudget lanserades 2023.

Fossilfritt Sveriges transportutmaning
Fossilfritt Sverige är ett regeringsinitiativ för att påskynda arbetet med att göra Sverige till ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Fler än 500 företag och organisationer samverkar för att senast år 2030 endast utföra och köpa fossilfria inrikestransporter.

Greenhouse Gas Protocol (GHG)
Greenhouse Gas Protocol (GHG) är en global standard för att beräkna organisationers utsläpp av växthusgaser. Utsläppen delas in i tre kategorier. Scope 1 är de direkta utsläpp som organisationen själv genererar, till exempel från förbränning av fossila bränslen i egna fordon. Scope 2 omfattar utsläpp från inköpt energi, som el och fjärrvärme. Scope 3 inkluderar indirekta utsläpp i leverantörskedjan eller i användningen av produkter, till exempel transporter, inköp av varor eller hantering av avfall.

Miljöbyggnad Silver
Miljöbyggnad är ett svenskt system för hållbarhetscertifiering av byggnader. Miljöbyggnad Silver innebär att byggnaden har bättre energiprestanda, inomhusklimat och materialval än vad gällande lagkrav och byggregler kräver.

Koldioxidekvivalenter
Koldioxidekvivalenter är ett mått som används för att jämföra olika växthusgasers klimatpåverkan.

§ 130

Policy för hållbar utveckling

Diarienummer: RJL 2025/3006

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att föreslå regionfullmäktige att

- fastställa policy för hållbar utveckling.

Sammanfattning

Policy för hållbar utveckling ligger till grund för hållbarhetsprogrammet och anger ramarna och den övergripande inriktningen för Region Jönköpings läns arbete med hållbar utveckling. Policyn utgår från visionen ”För ett bra liv i en attraktiv region” och tydliggör hur social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet ska genomsyra verksamheten och bidra till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Policyn ska vara tillgänglig för invånare, medarbetare och andra intressenter.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-12
- Policy för hållbar utveckling

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Regionfullmäktige

Policy för hållbar utveckling

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö föreslår regionfullmäktige

- fastställa policy för hållbar utveckling.

Sammanfattning

Policy för hållbar utveckling ligger till grund för hållbarhetsprogrammet och anger ramarna och den övergripande inriktningen för Region Jönköpings läns arbete med hållbar utveckling. Policyn utgår från visionen ”För ett bra liv i en attraktiv region” och tydliggör hur social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet ska genomsyra verksamheten och bidra till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling. Policyn ska vara tillgänglig för invånare, medarbetare och andra intressenter.

Ärendebeskrivning

Den gällande policyn för hållbar utveckling fastställdes av regionfullmäktige i samband med beslutet om hållbarhetsprogram 2021–2025.

Den föreslagna policyn har tagits fram parallellt med framtagandet av nytt hållbarhetsprogram och har behandlats av den parlamentariska gruppen för hållbarhetsprogram 2026–2035.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Policy för hållbar utveckling

Beslutet skickas till

Verksamhetsstöd och service Område miljö, beredskap och säkerhet
Regional utveckling
Regionledningskontoret Kansli

Jane Ydman
Regiondirektör

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Policy för hållbar utveckling

Region Jönköpings län har visionen *För ett bra liv i en attraktiv region.* Samtidigt skapar vi ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart samhälle där vi trivs, respekterar varandras olikheter, är stolta över vårt arbete och delaktiga i utvecklingen.

Våra fem ledningsstrategier är vägledande i hur vi bedriver och utvecklar verksamheten på ett ansvarsfullt, ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt. Ledningsstrategierna betonar vikten av att leda för hållbarhet. Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling är viktiga utgångspunkter i arbetet.

Vi driver en hållbar samhällsutveckling för hela länet genom den regionala utvecklingsstrategin. Vi samverkar med andra aktörer inom länet för att stärka en hållbar utveckling. Genom samverkan inom forskning och utbildning säkerställer vi att vi ligger i framkant.

Som organisation har vi en direkt påverkan på invånarnas möjlighet till god och jämlik hälsa genom vårt ansvar för folkhälsa, sjukvård och tandvård. Genom kollektivtrafiken skapar vi förutsättningar för ett hållbart resande i länet. Vi bidrar också till kunskap och utveckling genom våra folkhögskolor, naturbruksgymnasier och vår kulturverksamhet.

För oss är det en självklarhet att leva upp till krav i lagstiftning och övriga krav på vår verksamhet. I vårt hållbarhetsprogram sätter vi ambitiösa mål för vår egen verksamhet. Vi uppnår målen genom att:

- Vi agerar som en ansvarsfull samhällsaktör och arbetsgivare, med människors lika värde och rättigheter som utgångspunkt. Vi arbetar för att uppnå jämställdhet, jämlikhet och icke-diskriminering i vår verksamhet och vårt beslutsfattande.

- Vi arbetar med ständiga förbättringar och säkerställer hög kompetens om miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet hos medarbetarna.

- Vi genomför åtgärder för att minska utsläpp som påverkar klimatet. Genom det bidrar vi till målet om högst 1,5 graders global uppvärmning. Vi arbetar också för en ökad beredskap i ett förändrat klimat.

- Vi tar hänsyn till livscykelperspektivet. Det innebär att vi strävar efter att de produkter och tjänster som vi väljer ger minsta möjliga påverkan på hälsa och miljö från början till slut.

§ 131

Budget och verksamhetsplan 2026 - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Diarienummer: RJL 2025/14

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- anta verksamhetsplan 2026 Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM) och lägger till handlingarna.
- godkänna förslag till budgeterade anslag 2026 för nämndens centrala anslag samt för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har i direktiv till styrelse och nämnder i beslutad budget och verksamhetsplan 2026 med flerårsplan 2027-2028 angivit att respektive nämnd ska konkretisera verksamhetsuppdrag och budget för sina verksamheter senast oktober 2025.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2025-09-22
- Verksamhetsplan 2026 Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Budget och verksamhetsplan 2026 - Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

1. Antar verksamhetsplan 2026 Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM) och lägger till handlingarna.
2. Godkänner förslag till budgeterade anslag 2026 för nämndens centrala anslag samt för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik.

Sammanfattning

Regionfullmäktige har i direktiv till styrelse och nämnder i beslutad budget och verksamhetsplan 2026 med flerårsplan 2027-2028 angivit att respektive nämnd ska konkretisera verksamhetsuppdrag och budget för sina verksamheter senast oktober 2025.

Information i ärendet

Inledning

Regionstyrelsen ska leda och samordna förvaltningen av Region Jönköpings läns angelägenheter och ha uppsikt över nämndernas verksamhet. Regionfullmäktiges beslutade budget med verksamhetsplan 2026 anger utgiftsramar och verksamhetsmål som ska nås för Region Jönköpings läns samlade åtagande, oavsett vem som utför verksamheten. Regionstyrelsen har ansvar för att samordna arbetet med förvaltningsbudget i vilka verksamhetsuppdrag och budget konkretiseras.

Verksamhetsplanens utformning

För att styra, följa upp och mäta verksamheten med utgångspunkt från Region Jönköpings läns övergripande vision, värderingar samt strategiska mål arbetar Region Jönköpings län enligt modellen Balanced Scorecard.

Mål anges utifrån en helhetssyn som belyser och balanserar verksamhetens utveckling utifrån fem perspektiv:

- Medborgare och kund
- Process och produktion
- Lärande och förnyelse
- Medarbetare

- Ekonomi

Verksamhetsplanen har utformats utifrån de perspektiv inom vilka nämnden har sina ansvarsområden. För varje perspektiv finns strategiska mål, framgångsfaktorer, uppdrag samt mätetal

Systemmätetal

Regionfullmäktige har i budget 2026 utifrån strategiska mål fastställt systemmätetal med mål. I bifogade verksamhetsplan framgår aktuella systemmätetal samt hur ofta de följs upp. Regionfullmäktiges mål omfattar all den verksamhet som regionen finansierar oavsett om den utförs i egen regi eller genom alternativa producenter.

Ansvar och befogenheter

Regionstyrelsen och respektive nämnd har ansvar för att verksamheten bedrivs i enlighet med de mål och riktlinjer och inom de utgiftsramar som fullmäktige anvisat. I detta ingår att fortlöpande vidta åtgärder i syfte att anpassa och effektivisera verksamheten till givna ramar.

För varje verksamhetsområde utses i särskild ordning beslutsattestanter som med sin attest godkänner/styrker att utgift följer budget, beslut eller direktiv för verksamheten.

Ekonomisk ram

Regionfullmäktige beslutade i budget och verksamhetsplan 2026 om budget till Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö på 1 379 miljoner kronor. Budgeten fördelas mellan centrala anslag och verksamhetsområde Länstrafiken enligt nedan.

Regionstyrelsen och nämnder har befogenhet att inom nämndens totala budgetram göra förändringar mellan verksamhetsområden, i de fall det är en del i att uppnå fullmäktiges beslutade budget med verksamhetsplan 2026. Utöver det har regionstyrelsen och nämnder befogenhet att inom ram göra förändringar till följd av oförutsedda händelser eller annan händelse som till sin karaktär inte behöver eller av tidsskäl inte kan avvakta beslut i regionfullmäktige.

Total budget för nämnden för trafik, infrastruktur och miljö

Efter regionfullmäktiges beslut om budgetram har i arbetet med detaljbudgeteringen vissa budgettekniska justeringar gjorts. Bland annat har omfördelning av budget skett med tanke på att vissa delar inom IT-centrum, Verksamhetsstöd och service samt diagnostik från och med 2026 ska hanteras som anslagsbudget.

Tabell: Total budget för nämnden för trafik, infrastruktur och miljö, miljoner kronor (mnkr)

	Budget 2026 mnkr RF 2025-08-26	Budget 2026 mnkr	Kommentar
Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)			
Centralt budgeterade anslag	-12	-12	
Jönköpings länstrafik	-1 367	-1 365	Omfördelning köp/sälj till anslag
	-1 379	**-1 377**	

Centralt budgeterade anslag avser bidrag till Jönköpings flygplats, regionala projektutvecklingsmedel samt nämndens egen politiska verksamhet.

Ersättningsformen för Länstrafiken är i huvudsak ett budgeterat anslag.

Rapportering/uppföljning

Regionledningskontoret ansvarar för rapportering av verksamhet och ekonomi enligt nedan.

Månadsrapport och delårsrapport är en del av internkontroll. Regionstyrelse och nämnder ska genom månadsrapporter från förvaltningen löpande följa verksamhet och ekonomi. Efter april ska regionstyrelsen till regionfullmäktige återrapportera en månadsrapport som innehåller en ekonomisk helårsprognos. Efter augusti ska regionstyrelsen till regionfullmäktige återrapportera en delårsrapport med sammanfattning av hur verksamheten utvecklas mot de mål som anges i budgeten samt ekonomisk helårsprognos. För helåret ska regionstyrelsen lämna årsredovisning till regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Missiv daterat 2025-09-22
- Verksamhetsplan 2026 Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)

Beslut skickas till

Regionledningskontoret, regiondirektören
Regionledningskontoret, ekonomi

REGIONLEDNINGSKONTORET

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik infrastruktur och miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Region Jönköpings län

Verksamhetsplan Styrelse/nämnd 2026

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)

Dnr RJL 2025/14
Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning **4**

Medborgare och kund **5**

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på 5

Process och produktion **6**

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet 6

Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion 7

Ekonomi **8**

Strategiska mål: God och hållbar hushållning 8

Utökningar 2026 8

Inledning

Region Jönköpings län har ett tydligt ansvar, men också stora möjligheter att skapa långsiktigt hållbar utveckling i hela länet. Genom samverkan med kommuner, näringsliv, akademi och civilsamhälle arbetar vi för att ta vara på de resurser, idéer och drivkrafter som finns i varje del av länet. Det handlar om att bygga ett län där människor vill leva, arbeta och investera – oavsett om man bor i stad eller på landsbygd.

Under 2026 prioriterar vi därför insatser som gör verklig skillnad för invånare och företag. För att möta kompetensutmaningarna fortsätter vi arbetet med kompetensförsörjning på alla nivåer, samtidigt som våra naturbruksskolor utvecklas till kompetenscentrum för de gröna näringarna. Genom Plan för regional kompetensförsörjning 2024–2028 och ett förstärkt samarbete inom Kompetensrådet skapar vi bättre matchning mellan arbetsmarknadens behov och utbildningsutbudet.

Vi utvecklar länets näringsliv genom fortsatta insatser kopplade till strategin för smart specialisering. Det innebär riktade satsningar inom områden där länet har särskilda styrkor, exempelvis smart industri, skogsnäring, e-handel och livsmedelsförädling. Ett stärkt företagsfrämjande system, inklusive Företagsjouren, bidrar till att fler företag kan växa, ställa om och bli mer konkurrenskraftiga. Inte minst i en tid av snabba förändringar.

Kulturen har en självklar roll i den regionala utvecklingen. Genom Smålands Musik och Teater, våra folkhögskolor och övriga kulturaktörer i länet bidrar vi till ett tillgängligt och vitalt kulturliv. Samtidigt skapar vi bättre förutsättningar för barn och ungas kulturutövande, oavsett var man bor eller vilka ekonomiska förutsättningar man har.

Trafiken är ett av våra viktigaste verktyg för att möjliggöra utveckling. Ett rundare län med fungerande pendling, hållbara resor och goda kommunikationer stärker både arbetsmarknad och livskvalitet. Under 2026 fortsätter vi att utveckla kollektivtrafiken, inte bara som ett transportmedel, utan som ett medel för sammanhållning, hållbarhet och attraktivitet. Arbetet med trafikförsörjningsprogrammet, förstärkta samverkansstrukturer över länsgränser och nya idéer om exempelvis sommarbiljetter med kulturkoppling är uttryck för ett nytt sätt att tänka: där trafiken är en motor för inkludering, klimatmål och ett rikare vardagsliv.

Vi fortsätter också arbetet med att främja hållbar platsutveckling och tillgänglighet i hela länet, både digitalt och fysiskt. Det innebär insatser för bredbandsutbyggnad, landsbygdsservice och lokala utvecklingsprojekt, men också ett strategiskt påverkansarbete för framtidens infrastruktur, inte minst på järnvägssidan. Vår roll är att hålla ihop, prioritera och driva – alltid med fokus på resultat och långsiktig nytta.

Genom tydlig prioritering, helhetssyn och samverkan skapar vi förutsättningar för att varje skattekrona ska bidra till faktisk förändring. Vår ambition är ett Jönköpings län som är starkt, hållbart och framtidsinriktat – i hela länet, för alla.

Förklaring till symboler i rapporten

- Mätetal beslutade av Regionfullmäktige

Medborgare och kund

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på

Framgångsfaktorer: Nöjda kunder och intressenter

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2026
Andel nöjda NKI - allmän trafik - alla länsbor	Tertial	55 %
Andel nöjda NKI - allmän trafik - resenärer	Tertial	65 %
Andel nöjda NKI - serviceresor	Tertial	85 %

Process och produktion

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet

Framgångsfaktorer: Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer

Uppdrag	Beskrivning
Etablera en samverkansarena i syfte att samla relevanta aktörer för att säkerställa ett samordnat och hållbart arbete avseende den framtida elförsörjningen i regionen.	Region Jönköpings län ska vara sammankallande och drivande för ett aktivt regionalt arbete för hållbar energiförsörjning i länet. Arbetet bör i första hand ta sin utgångspunkt i att skapa förutsättningar för den gröna omställningen inom länets industri, dess expansion samt skapa attraktionskraft för nya företagsetableringar.
Göra separata avsiktsförklaringar med alla länets kommuner om kollektivtrafiken.	Avsiktsförklaringarna ska klargöra vilket ansvar varje part har för att på bästa sätt verka för att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. Det kan gälla linjedragningar, turtäthet, hållplatser och möjlighet till att växla mellan olika fordon vid knutpunkter för smidiga och hållbara resor.
Analysera och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet.	Genomföra analys och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet för att möjliggöra effektiva, hälsosamma och klimatneutrala resor som är tillgängliga för alla. Uppdraget ska genomföras i samverkan med kommuner och berörda verksamheter inom Region Jönköpings län.
Utred och utveckla konceptet Mobility as a Service (MaaS).	I samverkan med andra aktörer utreda möjligheten att införa en regional MaaS-tjänst där resenärer kan planera, boka och betala resor med olika transportmedel (tåg, buss, taxi, bilpool, cykel m.m.) i ett gemensamt system. Utredningen ska omfatta förutsättningar för pilotprojekt i länet.
Genomföra riktade insatser för ökat kollektivresande.	För att fler ska välja kollektivtrafiken behövs riktade och konkreta åtgärder. Uppdraget innebär att intensifiera det påverkansarbete som redan pågår, samt utveckla och genomföra särskilda prova-på-kampanjer för att sänka trösklarna för nya resenärer. Insatserna ska särskilt rikta sig till målgrupper och geografiska områden där potentialen för ökat kollektivresande är stor. Arbetet ska ske i samverkan med kommuner, arbetsgivare och andra relevanta aktörer. Uppföljning av genomförda insatser och deras effekt på resandet ska redovisas.
Initiera och genomföra arbete med att möjliggöra resa på kallelse till sjukvården.	Initiera och genomföra ett arbete för att möjliggöra resa på kallelse till sjukvården som en del av serviceresorna. Förslaget har lyfts i servicereseutredningen och syftar till att förenkla och förbättra tillgången till sjukresor genom att samordna reseplaneringen med vårdens kallelser. Arbetet ska ske i nära samverkan med berörda verksamheter och omfatta både organisatoriska och tekniska förutsättningar för införande. Målet är att skapa ett mer tillgängligt, effektivt och användarvänligt system, med sikte på implementering från och med 2026.
Utred och inför ökad användning av reklamintäkter från kollektivtrafiken.	Utreda förutsättningarna för att öka intäkter genom reklam på bussar, tåg och stationer med mera. Det kan inkludera invändig samt utvändig reklam, digitala skärmar, sponsrade linjenamn och inuti-fordon-reklam med lokalt fokus.
Utred möjligheten till premiumtjänster i kollektivtrafiken.	Analysera möjligheterna att införa premiumtjänster riktade till pendlare och affärsresenärer, såsom tysta kupéer, co-working-zoner på stationer samt business class-biljetter. Förslagets genomförande

Uppdrag	Beskrivning
	knyts till framtida upphandlingar. Förväntningen är att förvaltningen ska ha tagit fram några förslag.
Färdigställ förslag från servicereseutredningen med fokus på kostnadseffektiv förbättrad service.	Identifiera och prioritera de förslag ur servicereseutredningen som ger förbättrad service samtidigt som de bidrar till minskade kostnader. Pendlarkortet till och från arbetet för personer med funktionsnedsättning ska behållas orört.
Utred möjligheten till sommarbiljett med kultur- och museiupplevelser – "Kul Tur 2026".	Utreda möjligheten att införa en sommarbiljett i kollektivtrafiken kopplad till tillgång till länets museer och kulturinrättningar. Förstudien ska också omfatta om och hur muséer och andra kulturaktörer kan kompenseras för eventuella intäktsbortfall genom medel för regional utveckling. Särskilt fokus ska läggas på barnfamiljer med begränsad ekonomi.

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2026
Antal resor	Månad	24 500 000

Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion

Framgångsfaktorer: Tillgänglig, säker och hållbar infrastruktur

Uppdrag	Beskrivning
Aktivt driva påverkansarbete för nya stambanor och viktiga vägsträckor i länet.	Region Jönköpings län ska fortsätta driva på för att staten ska bygga nya stambanor enligt Sverigeförhandlingen. Arbete ska också ske för att verka för statlig upprustning av viktiga vägsträckor i länet.
Se över den regionala bredbandsstrategin i syfte att öka tillgången till infrastruktur i form av bredband och mobila nät.	Genomföra en översyn och vid behov revidera den regionala bredbandsstrategin. Arbetet ska ske i samverkan med länets kommuner.
Kommunicera koldioxidbudgeten till organisationer och invånare inom ramen för samverkan inom klimatrådet.	Länets koldioxidbudget ger en riktning om hur snabbt omställningen behöver ske. Det är viktigt att kommunicera resultatet för att stimulera fortsatt omställning.
Med utgångspunkt i länets koldioxidbudget främja insatser som skyndar på den gröna omställningen inom områdena transporter och energiintensiva företag.	Fortsatt stimulera till insatser för att driva på den gröna omställningen i länet. Det handlar både om att stimulera omställningsprojekt från länets aktörer till att ställa om den egna verksamheten för att minska klimatpåverkan.
Bredda plattformen funktionella samband med fler samhällsbyggnadsperspektiv och nya rumsliga kunskapsunderlag samt utveckla den territoriella strategiska planeringen i länet.	Utveckling av den territoriella strategiska planeringen kan inbegripa gemensamma kunskapsunderlag och att tillsammans med relevanta aktörer ta steg för att hitta regionala planeringsprinciper som stärker den regionala utvecklingen.
Säkerställ kollektivtrafikens roll i länets totalförsvarsplanering och civila beredskap.	I samverkan med operatörer, Länsstyrelsen och Försvarsmakten ta fram en regional kris- och beredskapsplan för kollektivtrafiken. Planen ska inkludera transportstöd vid evakuering, inrymning, sjuktransporter och mobilisering. Uppdraget innefattar även att utreda krav på rådighet vid upphandling av trafik, integrera bränsleförsörjning i beredskapsplaneringen samt samverka för att möjliggöra statlig finansiering för beredskapsanpassningar av fordon.

Ekonomi

Strategiska mål: God och hållbar hushållning

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Mätetal	Periodicitet	Målvärde 2026
Ekonomi i balans	Månad	0 tkr
Prognos	Tertial	Inte överstiga budget.

Utökningar 2026

Förändring jämfört med budget 2025, totalt

Miljoner kronor	2026	2027	2028	Kommentar/hänvisning till uppdrag
Nya fordon, leasing (inkluderar nya samt avyttring)	0	-28,6	-28,6	Enligt tidigare beslut om fordonsanskaffning.
Nya fordon, leasing (inkluderar nya samt avyttring)	0	-1,7	-27,8	Justering hyresprognos.
Utökning av busstrafik i högtrafik ersätter ny stomlinje Jönköpings stadstrafik enligt avsiktsförklaring	-12,5	-25	-25	Satsning istället för femte stomlinje.
Ny linje 135, (ersätter L133)	-5	-5	-5	Satsning istället för femte stomlinje.

§ 132

Intern kontroll- Delårsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Diarienummer: RJL 2025/23

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna delårsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Sammanfattning

Regionfullmäktiges beslutade budget med verksamhetsplan 2025 anger utgiftsramar och verksamhetsmål som ska nås för Region Jönköpings läns samlade åtagande, oavsett vem som utför verksamheten. I oktober 2024 antog Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö verksamhetsplan 2025 för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö samt godkände förslag till budgeterade anslag 2025 för nämndens centrala anslag samt för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik. Delårsrapport 2025 ger återrapportering av verksamhetsplan och budget.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-24
- Delårsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Delårsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner delårsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö.

Sammanfattning

Hösten 2024 antog Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö verksamhetsplan 2025 för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö samt godkände förslag till budgeterade anslag 2025 för nämndens centrala anslag samt för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik. Delårsrapport 2025 ger återrapportering av verksamhetsplan och budget.

Information i ärendet

Regionfullmäktiges beslutade budget med verksamhetsplan 2025 anger utgiftsramar och verksamhetsmål som ska nås för Region Jönköpings läns samlade åtagande, oavsett vem som utför verksamheten. I oktober 2024 antog Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö verksamhetsplan 2025 för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö samt godkände förslag till budgeterade anslag 2025 för nämndens centrala anslag samt för verksamhetsområde Jönköpings Länstrafik. Delårsrapport 2025 ger återrapportering av verksamhetsplan och budget.

Regiondirektören är ytterst verkställande tjänsteman som på regionstyrelsens och nämndernas uppdrag leder verksamheten i enlighet med fastställd verksamhetsplan och budget för regionstyrelse respektive nämnd. Operativt ansvar fördelas vidare till verksamhetsområdesdirektör som rapporterar till regiondirektören.

Delårsrapporterna utgör tillsammans regiondirektörens återrapportering av förvaltningens verksamhet och resultat för delår 2025. De är också en del av Region Jönköpings län interna kontroll. Delårsrapporterna är även ett viktigt underlag för regionledningskontorets arbete med Region Jönköpings läns delårsrapport som utgör regionstyrelsens återrapportering till regionfullmäktige.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Delårsrapport 2025 Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Beslut skickas till

Regionledningskontoret Regiondirektören
Regionledningskontoret Ekonomi

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Fredric Fingal
T.f. trafikdirektör

Region Jönköpings län

Delårsrapport Styrelse/Nämnd
Tertial 2 2025

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)

Dnr RJL 2025/23
Karin Hermansson, Regional utvecklingsdirektör
Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö (TIM)
Region Jönköpings län, Box 1024, 551 11 Jönköping
© Region Jönköpings län, www.rjl.se

Innehållsförteckning

Inledning **4**

Medborgare och kund **6**

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på 6

Process och produktion **7**

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet 7

Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion 8

Ekonomi **10**

Strategiska mål: God och hållbar hushållning 10

Utökningar 2025 12

Inledning

Nämnden för trafik, infrastruktur och miljös verksamhetsplanområde omfattar uppdrag inom det regionala utvecklingsuppdraget samt Jönköpings Länstrafik.

Regional utveckling
I det regionala utvecklingsuppdraget ingår att besluta om statliga medel, så kallade 1:1-medel. För Regional utveckling avsätts även i Region Jönköpings läns budget regionala utvecklingsmedel (RU-medel). Sammanlagt är denna budget på 24,3 miljoner kronor år 2025 och av dessa har cirka 11 miljoner kronor använts hittills till olika regionala utvecklingsinsatser och projekt. RU-medel beslutas av nämnden för arbetsmarknad, näringsliv och attraktivitet samt av nämnden för trafik, infrastruktur och miljö.

Genom initiativet JET – Jönköpings län elektrifierar tillsammans har arbetet samlats i en gemensam plattform, med fokus på lokala behov, näringslivets utmaningar och framtidens energiförsörjning. Dialogen med branschorganisationer, kommuner och andra aktörer har fördjupats, bland annat i arbetet med avsiktsförklaringar för kollektivtrafiken och i revideringen av trafikförsörjningsprogrammet.

Ett långsiktigt uppdrag kring kollektiv hållbar mobilitet har inletts. Genom analyser, politisk återkoppling och interna dialoger läggs grunden för hållbart resande till arbetsplatser och regionala målpunkter – en viktig del av länets klimatomställning och attraktionskraft.

Region Jönköpings län har under året intensifierat arbetet för att stärka länets infrastruktur, digitalisering och klimatomställning. Genom både egna och gemensamma initiativ med andra regioner har satsningen på riksväg 40 och nya stambanor lyfts fram, samtidigt som dialogen med Trafikverket fortsätter med särskilt fokus på järnvägen i norra Småland.

Inom klimatarbetet har kommunikationen av länets koldioxidbudget stärkts genom Klimatrådets kampanjer, bland annat Climate Cruiser Challenge. Samtidigt förbereds förstudien VÄXLA, som ska kartlägga transportsektorn och ge underlag för framtida genomförandeprojekt. Projekten Energilyftet och Nästa generations affärer bidrar till energiomställningen, men insatser för större energiintensiva företag kvarstår som en viktig utmaning.

Länstrafiken
Länstrafiken ansvarar för att bedriva och utveckla kollektivtrafik i Jönköpings län och angränsande områden. Uppdraget utgår från Region Jönköpings läns vision ”för ett bra liv i en attraktiv region” och innebär att länstrafiken ska erbjuda prisvärda, trygga och enkla resor för arbete, studier, service och fritid. Trafiken bidrar till en större arbetsmarknadsregion, minskade klimatutsläpp och ett hållbart samhälle.Länstrafiken utvecklar kollektivtrafiken med fokus på kundnöjdhet, trygghet och hållbarhet. Utmaningar finns i minskat resande och ökade serviceresor, men arbetet med nya lösningar, fordon och organisation pågår för att möta framtidens behov.

Verksamheten omfattar allmän kollektivtrafik (tåg, region- och stadstrafik) samt serviceresor (färdtjänst, sjukresor och närtrafik). All trafik körs av upphandlade trafikföretag. Länstrafiken har en budgetram på 1 326 mnkr, finansierad genom anslag, biljettintäkter och egenavgifter.

Verksamheten har genomlysts inom ramen för ”Kvalitet som strategi” med fokus på kundnöjdhet, trygghet, punktlighet och förbättrad trafikinformation. En ny linje, 135, öppnades mellan Jönköping och Vaggeryd för bättre arbetsplatsförbindelser. Resandet i allmän trafik minskade dock jämfört med föregående år och når inte målsättningen.

Inom Krösatågstrafiken fortsätter reduceringen på oelektrifierade sträckor, där turer ersätts med bussar på grund av fordonsbrister. Ett nytt eltåg har levererats till Nässjö för tester och fler leveranser väntas 2026. Utredningar om framtida organisationsform har resulterat i ett inriktningsbeslut om att arbeta vidare mot ett aktiebolag för Krösatågen.

Serviceresorna ökar i omfattning vilket gett en negativ budgetavvikelse.

Arbetet med revidering av trafikförsörjningsprogrammet påbörjades under hösten 2024 och kommer fortgå under 2025. Beslut om reviderat program tas i början av 2026.

Måluppfyllelse ändamålsenlig och kostnadseffektiv verksamhet

	2025-08-31	Andel	2024-08-31	Andel
Antal mätetal som är uppfyllda	2	33 %	0	0 %
Antal mätetal som är delvis uppfyllda	3	50 %	3	50 %
Antal mätetal som inte är uppfyllda	1	17 %	3	50 %
Antal mätetal som mäts	6	100 %	6	100 %

Medborgare och kund

Strategiska mål: Bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på

Framgångsfaktorer: Nöjda kunder och intressenter

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Andel nöjda NKI - allmän trafik - alla länsbor	55 %	47 %	Utfallet för 2025 ligger just nu på 47 procent nöjda länsbor, vilket är en ökning från föregående år som var 45 procent. Män är generellt mer missnöjda än kvinnor. Augusti visar en liten uppgång jämfört med föregående månad och det är en svag uppåtgående trend under hela året. Fortsatt fokus på vårt varumärkesarbete kommer förhoppningsvis påverka den generella bilden av Länstrafiken bland länsborna.
Andel nöjda NKI - allmän trafik - resenärer	65 %	59 %	Utfall för 2025 ligger nu över förra årets utfall med 59 procent mot 57 procent 2024. I år har vi haft två sommarmånader med utfall över målnivån på 65 procent och trendkurvan lutar uppåt totalt sett. 87 procent av resenärerna ger betyget 3, 4 eller 5, vilket är ett bra resultat. Resenärer i åldrarna 20-25 år är minst nöjda och det skulle kunna bero på övergången från ungdomsbiljett till vuxenbiljett då det efter 20 årsdagen kostar mer att resa. Det är ingen större skillnad i nöjdheten mellan kön och vi ser mest nöjda kunder i Nässjö och Eksjö och mest missnöjda kunder i Mullsjö. Vi ser en risk att omfattande och långdragna omledningar framförallt i centrala Jönköping kommer påverka resenärerna framöver med försämrat andel nöjda som följd. Fordonsdatorbytet på bussarna kan ha påverkat nöjdheten negativt men väntas ge positiv effekt framåt då bl.a. realtidsinformation kommer förbättras. Det pågår en förstudie kring marknadsverktyg för att undersöka hur vi kan jobba bättre med marknadsanalyser och riktad kommunikation till våra kunder.
Andel nöjda NKI - serviceresor	85 %	82 %	Målet på 85 procent nås inte, men det är ett stabilt ackumulerat värde under hela året. Andelen missnöjda pendlar mellan 3-4 procentenheter sedan 2022 och det är en stor skillnad mellan åldersgrupperna. 30-49 år: 60 procent ger högst/näst högst betyg och 7 procent lägst, motsvarande för åldersgruppen 70 år och äldre: 85 procent högst betyg och 2 procent som ger lägst betyg.

Process och produktion

Verksamhetsstatistik

Länstrafiken (tusental)	Utfall 2024-08	Utfall 2025-08	Förändring % 2025-2024
Antal resor- buss och tågtrafik	14 657	13 576	-7,3 %
Andel regelbundna resenärer (% av länets invånare)	20 %	23 %	3 %
Antal serviceresor	453	484	6,8 %
- *Varav färdtjänstresor*	377	409	8,4 %
- *Varav sjukresor*	76	75	-1,3%

Strategiska mål: Bästa möjliga kvalitet

Framgångsfaktorer: Ändamålsenliga, resurseffektiva och hållbara processer

Uppdrag	Analys
Etablera en samverkansarena i syfte att samla relevanta aktörer för att säkerställa ett samordnat och hållbart arbete avseende den framtida elförsörjningen i regionen.	Efter lanseringen av JET (Jönköpings län elektrifierar tillsammans) har arbetet fokuserat på att strukturera plattformen, förankra fokusområden och beakta lokala behov och utmaningar för näringsliv och samhällsutveckling. Branschorganisationer har under tertial 2 engagerats för att bidra med perspektiv på framtidens energibehov.
Göra separata avsiktsförklaringar med alla länets kommuner om kollektivtrafiken.	Arbetet med att ta fram avsiktsförklaringar om kollektivtrafiken i respektive kommun pågår och genomförs parallellt med ett par kommuner i taget. Revideringen av trafikförsörjningsprogrammet kommer ha påverkan på utformningen och ambitionerna i kommande avsiktsförklaringar.
Analysera och föreslå lösningar inom området kollektiv hållbar mobilitet.	Arbetet med kollektiv hållbar mobilitet har inletts som ett långsiktigt uppdrag, där flera möjliga inriktningar har analyserats och presenterats för politiska ledningen för återkoppling. Under hösten fortsätter fördjupade interna dialoger med fokus på förutsättningar för hållbart resande till arbetsplatser och regionala målpunkter.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Antal resor	13 620 585	12 065 299	Resandet minskar med drygt 7 procent mot föregående år och målet nås inte. Minskningen syns inom alla trafikområden och trafikslag. Trafiksituationen inne i Jönköping påverkar troligen resandet negativt, men trenden med ett minskat resande finns i hela landet. Det pågående utbytet av samtliga fordonsdatorer på bussarna har påverkat statistiken, det är oklart hur mycket men manuell skyltning har förekommit och när det används får det en påverkan på kundräkningssystemet.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
			Andelen utförda turer är fortsatt mycket höga så det minskade resandet beror inte på reducerat trafikutförande utan leveransen är god. Den nya linje 135 har tagits emot positivt, och flera linjer (119, 130, 11, 121) har fått nya turer och linjesträckningar. Det pågår en utredning just nu kring målsättningarna för att se över vilken nivå som passar regionens faktiska förutsättningar. De åtgärder som är kopplade till varumärkesstrategin kommer troligen bidra positivt till att påverka invånarna att välja kollektivtrafiken som ett resandealternativ och därmed öka resandet på sikt, men varumärkesarbetet löser inte ensamt resandeminskningen. Förbättrad kvalitet och bra utbud, kommunikationsinsatser och fortsatt utveckling av kollektivtrafiken behöver samspela för att resandeutvecklingen ska vändas.

Strategiska mål: Långsiktigt hållbar och innovativ tillväxtregion

Framgångsfaktorer: Tillgänglig, säker och hållbar infrastruktur

Uppdrag	Analys
Aktivt driva påverkansarbete för nya stambanor och viktiga vägsträckor i länet.	Arbetet med att lyfta riksväg 40 och nya stambanor har intensifierats genom gemensamma initiativ med andra regioner, medverkan på Almedalsveckan och förberedelser inför ett EU-infrastrukturevent i Bryssel i oktober. Dialogen med Trafikverket fortsätter löpande, där satsningen på järnväg i norra Småland är en central prioritering.
Bredda plattformen funktionella samband med fler samhällsbyggnadsperspektiv.	Under våren har arbetet inriktats på att definiera behov och syfte. För att utveckla arbetet med rumslig planering och att insatserna ska utgå från geografiska förutsättningar blir fokus framåt att samla och strukturera geografisk information, utveckla en regionatlas samt stärka GIS-kompetensen inom Region Jönköpings län.
Se över den regionala bredbandsstrategin i syfte att öka tillgången till infrastruktur i form av bredband och mobila nät.	Översynen av den regionala bredbandsstrategin har fortsatt under tertial 2. Den nya nationella digitaliseringsstrategin 2025–2030 påverkar hela Region Jönköpings läns verksamhet och kräver en gemensam inriktning framåt. Underlaget från en workshop som hölls i våras tillsammans med kommuner och stadsnät används för att identifiera utvecklingsområden i linje med strategin.
Kommunicera koldioxidbudgeten till organisationer och invånare inom ramen för samverkan inom klimatrådet.	Kommunikationen av länets koldioxidbudget har stärkts inom Klimatrådet genom cykelkampanjen Climate Cruiser Challenge, som genomfördes under våren och planeras återkomma under hösten. Förstudien VÄXLA bereds nu inför beslut i oktober och ska, med koldioxidbudgeten som utgångspunkt, kartlägga transportsektorn och ge underlag för ett framtida genomförandeprojekt.
Med utgångspunkt i länets koldioxidbudget främja insatser som skyndar på den gröna omställningen	Insatser bedrivs inom projekten Energilyftet och Nästa generations affärer, men behov finns att nå

Uppdrag	Analys
inom områdena transporter och energiintensiva företag.	även större energiintensiva företag. På transportsidan drivs långsiktiga satsningar på stambanor och Vätterlänken, medan kampanjen Climate Cruiser Challenge stärker cykelstrategin. Förstudien VÄXLA, med koldioxidbudgeten som utgångspunkt, bereds inför nämnd oktober 2025.

Ekonomi

Strategiska mål: God och hållbar hushållning

Framgångsfaktorer: Kostnadseffektiv verksamhet

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Ekonomi i balans	0 tkr	47 171 tkr	**Länstrafiken totalt +45,2 mnkr** För Länstrafiken är det en positiv budgetavvikelse januari t.o.m. augusti på ca 45,2 miljoner kronor. Mer än hälften av avvikelsen, ca 25,5 miljoner kronor beror på att det är budgeterat med hyreskostnader som inte uppkommit ännu för de nya Krösatågen. Budgetavvikelsen fördelas enligt följande: ***Allmän trafik ca +52,2 mnkr (varav budget nya tåg +25,5 mnkr)*** Biljettintäkterna är högre än föregående år men når inte riktigt budgeterad nivå. Trafikkostnader inom busstrafiken har en positiv avvikelse på ca 10 miljoner kronor, vilket beror på lägre kostnader för indexutveckling (främst räntor) än budgeterat och lägre kostnader för kvalitetsersättningar. Det är en positiv avvikelse för Krösatågen på ca 31 mnkr, varav budget för nya tåg +25,5 miljoner kronor, samt det är lägre kostnader på grund av reducering i trafiken. En budgetpost reserverad för kostnadsökningar ger en positiv avvikelse på ca 10 miljoner kronor t.o.m. augusti. Positiva budgetavvikelser finns även för tilläggsavgifter, teknik- och konsulttjänster med mera. ***Serviceresor ca -16 mnkr*** Budgetavvikelsen för färdtjänst- och sjukresekostnader är -ca 16 miljoner kronor efter augusti, men samtidigt är det en positiv avvikelse på egenavgifter på ca 2,5 miljoner kronor. Trots en negativ budgetavvikelse och ett ökat resande hittills i år jämfört med förra året, har trafikkostnaderna minskat t.o.m. augusti i år med ca 11 miljoner kronor eller 5 procent. Lägre kostnader förklaras av nya avtal och en effektivare planering med hjälp av planeringssystem. ***Stab, Ekonomi, marknad ca +8,9 mnkr*** Den positiva avvikelsen beror bl.a. på att kostnaden för provisioner till återförsäljare minskar och att det är lägre kostnader för marknadsföring än budgeterat. Det finns även en post för oförutsedda kostnader. **Regionövergripande TIM +2 mnkr** Den positiva budgetavvikelsen beror på att regionala utvecklingsmedel inte är nyttjade i nivå med budget. Nämndens egna kostnader visar på en positiv budgetavvikelse med 139 tkr.

Mätetal	Målvärde	Resultat	Analys
Prognos	Inte överstiga budget	71 000 tkr	**TIM totalt +71 mnkr** **Länstrafiken totalt +70,8 mnkr** Prognos för helåret är en budgetavvikelse på +70,8 miljoner kronor. Prognosen fördelar sig enligt följande: ***Allmän trafik +69,3 mnkr (varav hyror nya Krösatåg +38,2 mnkr)*** I prognosen räknas det med att det blir en mindre negativ avvikelse på budgeten för biljettintäkter. På kostnadssidan prognostiseras en positiv budgetavvikelse inom busstrafiken på ca 13 miljoner kronor framförallt pga ränteindex som haft en gynnsam utveckling men även viss positiv avvikelse på kvalitetsincitament och förstärkningstrafik. Krösatågsverksamheten prognostiserar en positiv budgetavvikelse om drygt 39 miljoner kronor, vilken består av budgeten för nya tåg. Det förväntas lägre kostnader för trafik, underhåll och banavgifter pga reducering av trafik, men samtidigt högre kostnader för ersättningstrafik. Då det görs många biljettkontroller är det ett positivt överskott på tilläggsavgifter på drygt 5 miljoner kronor. Det är en positiv avvikelse pga budgetpost för kostnadsökningar om 15 miljoner kronor. ***Serviceresor -9,1 mnkr*** För Serviceresor har förlikningen med Cabonline påverkat prognosen positivt med 9 miljoner kronor. I prognosen antas en måttlig indexutveckling och med ett fortsatt ökat resande, om än med något lägre takt än tidigare. Genomsnittskostnaden per resa prognostiseras vara lägre än föregående år. ***Stab, ekonomi, marknad +10,6 mnkr*** Det är ett visst budgetöverskott på grund av vakant tjänst och det antas att budgetposten för oförutsedda kostnader ej används. Budget för marknadsföring antas ej användas fullt ut och det prognostiseras med lägre försäljningsomkostnader (provisioner). **Regionövergripande TIM +0,2 mnkr** Utfallet för regionala utvecklingsmedel för helåret 2025 beror till stor del på vilka nya projekt samt övriga satsningar som kommer att beslutas under resterande del av året. Den bedömningen är svår att göra men prognosen som är lagd nu visar på en liten positiv budgetavvikelse samt lägre kostnader avseende en medlemsavgift. Övriga anslag samt nämndens egna kostnader beräknas nyttjas fullt ut under året.

Utökningar 2025

Förändring jämfört med budget 2024, totalt

Miljoner kronor	2025	Kommentar/hänvisning till uppdrag
Nya fordon, leasing (inkluderar nya samt avyttring)	-30,8	Enligt tidigare beslut om fordonsanskaffning.
Nya fordon, leasing (inkluderar nya samt avyttring)	-1,6	Justering hyresprognos.
Ny linje 135, (ersätter L133)	-5	Satsning istället för femte stomlinje.
Lägre banavgifter (högnivå tas bort)	3	Trafikverket justerar ner banavgifter.

§ 133

Remiss - Arlanda, en viktig port för det svenska välståndet

Diarienummer: RJL 2025/2151

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna föreliggande yttrande till Landsbygds- och infrastruktursdepartementet.

Sammanfattning

Syftet med SOU:n är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Utredningen har tidsperspektivet 2050.

Utredningen innehåller många förslag och många olika perspektiv, den röra flera områden som exempelvis tåg-, väg- och busstrafik, hamn- och sjöfart, flyg ur ett bredare perspektiv, samarbeten på flera och olika nivåer, totalförsvar och krisberedskap, investeringar samt finansiering.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-15
- Yttrande daterat 2025-10-14
- Remiss Arlanda – en viktig port för det svenska välstånd
- Missiv Arlanda – en viktig port för det svenska välstånd

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Arlanda, en viktig port för det svenska välståndet SOU 2025:67

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner föreliggande yttrande till Landsbygds- och infrastruktursdepartementet.

Sammanfattning

Syftet med SOU:n är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Utredningen har tidsperspektivet 2050.

Utredningen innehåller många förslag och många olika perspektiv, den röra flera områden som exempelvis tåg-, väg- och busstrafik, hamn- och sjöfart, flyg ur ett bredare perspektiv, samarbeten på flera och olika nivåer, totalförsvar och krisberedskap, investeringar samt finansiering.

Ärendebeskrivning

Regeringen måste se investeringar i Arlanda även ur ett nationellt perspektiv och investeringar i Arlanda kan inte ske på bekostnad av regionala satsningar eller tränga ut andra viktiga infrastrukturinvesteringar.

Region Jönköpings län lyfter främst vikten av att den nationella tillgängligheten måste bli bättre, inte enbart tillgängligheten för Stockholm- och Mälardalsområdet. Investeringar i Arlanda får inte tränga undan andra viktiga investeringar i infrastruktur och det får inte ske på bekostnad av inrikesflyg och regionalflyget som måste stärkas. Generellt är vi positiva till ökad tillgänglighet till Arlanda, så länge det finns en balans mellan utrikes- och inrikestrafik. Sverige är ett stort och avlångt land och flyg har potential att bidra ökad tillgänglighet i hela Sverige, särskilt med hänsyn till de utmaningar tågsystemet står inför som exempelvis investeringbehov, nedläggning av nattågstrafik och punktlighetproblem.

Järnväg och tillgänglighet

För att öka tillgängligheten även för södra Sverige mot Arlanda krävs

investeringar i nya stambanor som ger möjlighet till direktanslutning eller enkla byten även från Jönköping för att Arlanda flygplats ska bli mer attraktiv. Nya stambanor skulle både ge en ökad tillgänglighet för hela Sverige och även för Arlanda.

Expressbusslinjer
Direktbussar till Arlanda kan vara ett alternativ jämfört med att resenärer tar den egna bilen, både sett till kostnadseffektiviteten, väg- och parkeringsutrymme och miljöpåverkan. Eventuella linjerna kräver vidare analys och utredning för att hitta former och förvaltare för att kunna konkurrera med biltrafiken.

Inrikesflyg, trafikplikt
En viktig fråga som berör både tillgänglighet och robusthet och säkerhet är hur inrikesflyget ska komma i gång. Sverige är ett stort och avlångt land och med tågtrafikens enorma utmaningar både i underhåll, nedläggning av nattågstrafik och punktlighet måste vi se flyget som en lösning för tillgänglighet till hela landet. Det måste finnas möjlighet att flyga till och från Arlanda med inrikesflyg, även för icke-statliga flygplatser. Det måste finnas en balans mellan inrikes och utrikestrafik på Arlanda.

Under extraordinära situationer, som pandemier och andra kriser, kan inrikes flygtrafik bidra till att alla Sveriges regioner, som Jönköping, bibehåller en nödvändig koppling till landets viktigaste flygplats Arlanda. Samt att regionerna kan bidra till ökad beredskap. För detta kärvs en väl underhållen flygplatsanläggning och därför måste dom regionala perspektiven tas med vid investeringar i Arlanda så att inrikesflyget ses som en helhet där alla flygplatser har en roll att spela.

Betydelsen av tillgängliga och effektiva marktransporter till och från Arlanda flygplats förstärks i samband med att inrikestrafiken avvecklas på Bromma. Bromma ska vara helt avvecklad senast 2038. Sverige har genom detta i Arlanda flygplats endast ett flygplatsnav för inrikesflyget, för resor till Stockholm och till andra delar av landet eller för utrikes flygresor. Det vore önskvärt med en koppling för inrikesflyg till Bromma under avvecklingsperioden. För det fall stora investering görs i Arlanda och Bromma kan användas som avlastning vore det även önskvärt om avvecklingsperioden ses över. Stora byggnationer skapar alltid belastning och begräsningar i tillgängligheten under byggnationsfasen även om dom är nödvändiga, att kunna avlasta Arlanda och minska både sårbarheten i systemet och intäktförluster för samtliga flygbolag vore önskvärt.

Finansieringsmodeller
Trängselavgifter och lån kan frigöra resurser för investering i infrastruktur. Det vore värdefullt om dessa modeller även studerades för regioner med specifika transportbehov och strukturer så att finansieringsmodellerna blir rättvisa och hållbara. Investeringar i Arlanda måste bedömas inte enbart behovet av tillgängligheten för Stockholm- och Mälardalsområdet, utan dessa måste bidra till

att den nationella tillgängligheten ökar både norr och söder som Stockholm samt att eventuella investeringarna i Arlanda inte tränger undan andra nödvändiga investeringar i transportsystemet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse
- Yttrande
- Remiss av SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välstånd
- Missiv Arlanda – en viktig port för det svenska välstånd

Beslutet skickas till

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Petersson
Sektionschef Energi och samhällsbyggande

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Arlanda, en viktig port för det svenska välståndet SOU 2025:67

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över Arlanda, en viktig port för det svenska välståndet, SOU 2025:67. Region Jönköpings län lyfter främst vikten av att den nationella tillgängligheten måste bli bättre, inte enbart tillgängligheten för Stockholm- och Mälardalsområdet. Investeringar i Arlanda får inte tränga undan andra viktiga investeringar i infrastruktur och det får inte ske på bekostnad av inrikesflyg och regionalflyget som måste stärkas. Generellt är vi positiva till ökad tillgänglighet till Arlanda, så länge det finns en balans mellan utrikes- och inrikestrafik. Sverige är ett stort och avlångt land och flyg har potential att bidra ökad tillgänglighet i hela Sverige, särskilt med hänsyn till de utmaningar tågsystemet står inför som exempelvis investeringbehov, nedläggning av nattågstrafik och punktlighetproblem.

Synpunkter på förslaget

Regeringen måste se investeringar i Arlanda även ur ett nationellt perspektiv och investeringar i Arlanda kan inte ske på bekostnad av regionala satsningar eller tränga ut andra viktiga infrastrukturinvesteringar.

Järnväg och tillgänglighet

För att öka tillgängligheten även för södra Sverige mot Arlanda krävs investeringar i nya stambanor som ger möjlighet till direktanslutning eller enkla byten även från Jönköping för att Arlanda flygplats ska bli mer attraktiv. Nya stambanor skulle både ge en ökad tillgänglighet för hela Sverige och även för Arlanda.

Expressbusslinjer

Direktbussar till Arlanda kan vara ett alternativ jämfört med att resenärer tar den egna bilen, både sett till kostnadseffektiviteten, väg- och parkeringsutrymme och miljöpåverkan. Eventuella linjerna kräver vidare analys och utredning för att hitta former och förvaltare för att kunna konkurrera med biltrafiken.

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Inrikesflyg, trafikplikt
En viktig fråga som berör både tillgänglighet och robusthet och säkerhet är hur inrikesflyget ska komma i gång. Sverige är ett stort och avlångt land och med tågtrafikens enorma utmaningar både i underhåll, nedläggning av nattågstrafik och punktlighet måste vi se flyget som en lösning för tillgänglighet till hela landet. Det måste finnas möjlighet att flyga till och från Arlanda med inrikesflyg, även för icke-statliga flygplatser. Det måste finnas en balans mellan inrikes och utrikestrafik på Arlanda.

Under extraordinära situationer, som pandemier och andra kriser, kan inrikes flygtrafik bidra till att alla Sveriges regioner, som Jönköping, bibehåller en nödvändig koppling till landets viktigaste flygplats Arlanda. Samt att regionerna kan bidra till ökad beredskap. För detta kärvs en väl underhållen flygplatsanläggning och därför måste dom regionala perspektiven tas med vid investeringar i Arlanda så att inrikesflyget ses som en helhet där alla flygplatser har en roll att spela.

Betydelsen av tillgängliga och effektiva marktransporter till och från Arlanda flygplats förstärks i samband med att inrikestrafiken avvecklas på Bromma. Bromma ska vara helt avvecklad senast 2038. Sverige har genom detta, i Arlanda flygplats, endast ett flygplatsnav för inrikesflyget, för resor till Stockholm och till andra delar av landet eller för utrikes flygresor. Det vore önskvärt med en koppling för inrikesflyg till Bromma under avvecklingsperioden. För det fall stora investering görs i Arlanda och Bromma kan användas som avlastning vore det även önskvärt om avvecklingsperioden ses över. Stora byggnationer skapar alltid belastning och begräsningar i tillgängligheten under byggnationsfasen även om dom är nödvändiga, att kunna avlasta Arlanda och minska både sårbarheten i systemet och intäktförluster för samtliga flygbolag vore önskvärt.

Finansieringsmodeller
Trängselavgifter och lån kan frigöra resurser för investering i infrastruktur. Det vore värdefullt om dessa modeller även studerades för regioner med specifika transportbehov och strukturer så att finansieringsmodellerna blir rättvisa och hållbara. Investeringar i Arlanda måste bedömas inte enbart behovet av tillgängligheten för Stockholm- och Mälardalsområdet, utan dessa måste bidra till att den nationella tillgängligheten ökar både norr och söder som Stockholm samt att eventuella investeringarna i Arlanda inte tränger undan andra nödvändiga investeringar i transportsystemet.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats

Slutbetänkande av Utredningen Arlandasamordningen

Stockholm 2025

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR

SOU 2025:67

SOU och Ds finns på regeringen.se under Rättsliga dokument.

Svara på remiss – hur och varför
Statsrådsberedningen, SB PM 2021:1.
Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på regeringen.se/remisser.

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet
Omslag: Elanders Sverige AB
Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2025

ISBN 978-91-525-1281-4 (tryck)
ISBN 978-91-525-1282-1(pdf)
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Andreas Carlson

Regeringen beslutade den 20 december 2023 att tillkalla en särskild utredare, som även ska fungera som samordnare, med uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (dir. 2023:178).

Samma dag förordnades den dåvarande egna företagaren och det tidigare statsrådet Peter Norman som särskild utredare i Utredningen om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats (LI 2023:08). Uppdraget gällde från och med den 8 januari 2024 till och med den 31 maj 2025.

Som sekreterare i utredningen anställdes från den 8 januari 2024 strateg Anders Svensson och från den 15 januari 2024 enhetschef Johan Holmér.

Utredningen har antagit namnet *Arlandasamordningen*. Utredningen överlämnade den 14 november 2024 delrapporten *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet*. Den 5 mars 2025 överlämnade utredningen delrapporten *Satsningar på väg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägområdet*.

Utredningen överlämnar härmed slutbetänkandet *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet, Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats* (SOU 2025:67).

Stockholm den 31 maj 2025

Peter Norman

Johan Holmér
Anders Svensson

Innehåll

Sammanfattning **11**

1 Författningsförslag **29**

1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365) 29

1.2 Förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416) 31

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket 34

2 Utredningens uppdrag och arbete **37**

2.1 Mitt uppdrag 37

2.2 Tidigare rapporter 38

2.3 Ett helhetsperspektiv och tydlig avgränsning 38

2.4 Utredningens tidsperspektiv 39

2.5 Arbetsformer, samverkan och dialog med intressenter 39

3 Viktiga utgångspunkter **41**

3.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar med mera 41
3.1.1 Transportpolitiken 41
3.1.2 Miljö- och klimatpolitiken 42
3.1.3 Näringspolitiken 43
3.1.4 Försvarspolitiken och samhällets beredskap 43

3.2 Nationell plan för transportsystemet 44
3.2.1 Planeringsprocess och befintlig plan 44

3.2.2 Kommande plan och uppdrag till Trafikverket 45
3.3 Andra utredningar och pågående arbeten av relevans 45
3.3.1 Arlandautredningens förslag och remissbehandling 45
3.3.2 Flygplatsutredningens förslag och remissbehandling 47

4 Omvärldsfaktorer av betydelse 49

4.1 Pandemins påverkan på flyget och transportsystemet i övrigt 49
4.2 Den svenska flygmarknaden förändras 50
4.3 Den geopolitiska situationen ger nya utmaningar 51
4.4 Klimat och omställning 52
4.5 Den globala handeln och ekonomin utmanas 53
4.6 EU-lagstiftning förändras på flera fronter 54
4.6.1 Gemensam transportmarknad 54
4.6.2 Transporteuropeiska transportnätet 55
4.6.3 EU-rättsakter i bredare kontext 56
4.6.4 En ny kapacitetsförordning under framtagande 56

5 Trafikens förväntade utveckling och regionala strategier ... 59

5.1 Trafikens utveckling 59
5.2 Regionala strategier och planer på längre sikt 61
5.2.1 Inledning 62
5.2.2 Kommuner, regioner och samarbetsorganisationer inom Arlanda flygplats omland 62
5.2.3 Regioner i ett vidare geografiskt område i förhållande till Arlanda flygplats 79
5.3 Strategier och planer för markanvändning 94
5.3.1 Utvecklad markanvändning i kommuner och regioner 94
5.3.2 Regionala perspektiv på markanvändning i Region Stockholm och Region Uppsala 95

5.3.3 Kommunala perspektiv på markanvändning 97

6 Dagens transportsystem 105

6.1 Transportsystemets betydelse 105

6.2 Utveckling av transportsystemet på en övergripande nivå ... 106

6.3 Tillgänglighet till Arlanda flygplats med olika trafikslag 109

6.4 Luftfartens utveckling och Arlanda flygplats 113
6.4.1 Översiktligt om utvecklingen inom luftfarten och för Arlanda flygplats 113
6.4.2 Arlanda flygplats 115
6.4.3 Riksintressen vid Arlanda flygplats och dess omland 134

6.5 Järnvägstrafikens utveckling 138
6.5.1 Översiktligt om utvecklingen inom järnvägsområdet 138
6.5.2 Järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland 143
6.5.3 Järnvägens kapacitet och trafikering 148
6.5.4 Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet 160
6.5.5 Brister i järnvägssystemet 169
6.5.6 Roslagsbanan 173

6.6 Vägtrafikens utveckling 175
6.6.1 Vägnätet i Arlanda flygplats omland 175
6.6.2 Cykel och cykelvägar 184
6.6.3 Personbils- och motorcykeltrafik 186
6.6.4 Hyrbilsverksamhet 187
6.6.5 Taxiverksamhet 187
6.6.6 Busstrafik 196
6.6.7 Gods- och lastbilstrafik 203
6.6.8 Rast- och uppställningsplatser samt parkeringsplatser vid flygplatsen 204

7 Arlanda flygplats omland i ett totalförsvarsperspektiv .. 209

7.1 Ett totalförsvar som bygger på ett starkt och robust samhälle 210

7.1.1 Totalförsvarsperspektivet och mitt uppdrag 210
7.1.2 Totalförsvarets mål 210

7.2 Organisatorisk struktur 213
7.2.1 Totalförsvaret i Arlanda flygplats omland..... 213
7.2.2 Strategi för utveckling av det civila försvaret i Stockholms län 2024–2026 214

7.3 Totalförsvaret och dess betydelse för Arlanda flygplats 215

8 Analys och förslag till åtgärder 217

8.1 Övergripande bedömning av läget..... 218

8.2 Trafikslagsövergripande åtgärdsbehov..... 219
8.2.1 Sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlanda flygplats bästa..... 220
8.2.2 Förbättra information och biljettsystem 221

8.3 Åtgärdsbehov inom luftfarten och vid Arlanda flygplats... 222
8.3.1 Behov av att utveckla terminalfunktionen..... 223
8.3.2 Behov av att utveckla flygplatsens angöringsfunktion..... 226

8.4 Åtgärdsbehov inom vägsystemet..... 227
8.4.1 Behov av satsningar på väginfrastrukturen..... 227
8.4.2 Aktivt vardagsliv med gång och cykel 234
8.4.3 Förbättrade villkor för biltrafikens hållbara omställning 235
8.4.4 Enklare för resenärerna att använda hyrbil..... 239
8.4.5 Ordning och reda i taxiverksamheten..... 240
8.4.6 Stärkt busstrafik till Arlanda 248
8.4.7 Förutsättningar för godstrafik 255

8.5 Åtgärdsbehov inom järnvägssystemet..... 257

8.6 Omställning till fossilfrihet 271

8.7 Åtgärdsbehov utifrån ett totalförsvarsperspektiv 273

8.8 Ett Arlandapaket med satsning på väg och järnväg 289

8.9 I ett vidare perspektiv..... 292

9 Finansiering av åtgärder i infrastruktur och transportsystem 299

9.1 Finansiella förutsättningar 300
9.1.1 Statens anslags- och lånefinansiering 300
9.1.2 Statliga bolag 302
9.1.3 Finansiering från andra 304
9.1.4 Skatter och avgifter 306

9.2 Analys och förslag 312
9.2.1 Inledande resonemang 312
9.2.2 Finansiering genom anslag och lån 314
9.2.3 Alternativa finansieringskällor 315
9.2.4 Förslag till finansiering av ett Arlandapaket 317

10 Konsekvensanalys 319

10.1 Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen 319

10.2 Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag och enskilda 320

10.3 Samhällsekonomiska konsekvenser 321

10.4 Påverkan på regler 323

10.5 Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ... 324

10.6 Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret 326

11 Författningskommentar 329

11.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365) 329

Bilagor

Bilaga 1 Kommittédirektiv 2023:178 331

Bilaga 2 Dialog med intressenter 345

Bilaga 3 Referensförteckning 349

Sammanfattning

Uppdrag att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats

Jag har regeringens uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på kort respektive lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Syftet med mitt uppdrag är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt. Mitt uppdrag ska slutredovisas senast den 31 maj 2025. Jag uppfattade tidigt i utredningen ett intresse för att mina slutsatser och förslag skulle redovisas löpande under utredningsarbetets gång. Jag redovisade därför mina preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet i mitten av november 2024 och inom vägområdet i början av mars 2025. Detta är mitt slutbetänkande.

Arlanda flygplats har stor betydelse för Sverige

Sverige är ett land med långa avstånd såväl inom landet som till internationella destinationer och marknader som är viktiga för medborgare och näringsliv. Ett tillgängligt, tillförlitligt och hållbart transportsystem, där olika trafikslag samverkar effektivt för medborgare och näringsliv bidrar till ett ökat välstånd och högre livskvalitet i hela Sverige.

Luftfarten spelar en viktig roll i transportsystemet genom att det överbryggar långa geografiska avstånd och därmed bidrar till både nationell som internationell tillgänglighet. Sverige hålls ihop

nationellt med Arlanda flygplats som navet för den svenska inrikes och utrikes flygtrafiken.

Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till bland annat trafikens återhämtning efter pandemin, förändringar på den svenska flygmarknaden, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget, utvecklingen för den globala ekonomin samt omställning till fossilfrihet och utveckling av transportsystemet. Jag bedömer trots det att antalet passagerare i luftfarten fortsatt kommer att öka både på nationell nivå och för Arlanda flygplats. Min preliminära bedömning är att antalet flygpassagerare som trafikerar Arlanda kan komma att öka från 23 miljoner år 2024 till omkring 40 miljoner flygpassagerare kring år 2050.

För att Arlanda flygplats och transportsystemet i flygplatsens omland ska bidra till en god tillgänglighet för medborgare och näringsliv krävs att både flygplatsen och transportsystemet i övrigt har en tillförlitlig och robust infrastruktur med tillräcklig kapacitet. Det finns därför brådskande behov av att utveckla såväl funktionen vid flygplatsen som funktioner i den övriga infrastrukturen och transportsystemet för att denna bytespunkt och nod ska fungera på ett effektivare och mer tillgängligt sätt i framtiden och därmed bidra till att konkurrenskraften för Arlanda flygplats stärks.

Transportsystemet har samtidigt flera utmaningar ur ett miljö-, klimat-, trafiksäkerhets- och robusthetsperspektiv. Transportsystemet behöver ställas om och det kommer att krävas åtgärder inom de olika trafikslagen och vid intermodala bytespunkter och noder för att åstadkomma detta.

Utgångspunkter för mina förslag

Jag har som utgångspunkt för utredningsarbetet bland annat utgått från de transport-, miljö-, klimat-, närings- och totalförsvarspolitiska målen och perspektiven. Jag har även beaktat förslagen i mina tidigare utredningar, Arlandautredningen[1] respektive Flygplatsutredningen[2] och de synpunkter som lämnats från remiss-

[1] Regeringskansliet, Infrastrukturdepartementet, Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Ds 2022:11.
[2] Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.

instanser. Därtill har fyrstegsprincipen varit vägledande för mina slutsatser och förslag.

Jag har till stöd för mina bedömningar haft olika prognoser och scenarier som underlag. Jag bedömer att det generellt sett förväntas ske en ökning av transportarbetet inom de olika trafikslagen och att ökningen av transportarbetet kommer vara högre i Stockholms- och Mälardalsområdet än för genomsnittet i Sverige. Jag bedömer att hela Mälardalen och framför allt Stockholm och Uppsala kommer att integreras alltmer med hänsyn till befolkningsutvecklingen och den förtätning av bostäder och arbetsplatser jag ser kommer att ske.

En förtätning i området bidrar till ökad efterfrågan på kollektivtrafik

I Stockholm och Uppsala län bor det i dag cirka 2,9 miljoner invånare, cirka 27 procent av Sveriges befolkning. I ett vidare omland, i de regioner (län) som är medlemmar i Mälardalsrådet, bor det cirka 5,2 miljoner invånare vilket nästan motsvarar hälften av Sveriges befolkning.

Befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling bidrar till ökat resande och transporter. Enligt befolkningsprognoser från Region Stockholm och Region Uppsala förväntas befolkningen öka i dessa två län och tillsammans ha en folkmängd på nära 3,6 miljoner invånare år 2050. Jag bedömer att det kommer att ske en stark befolkningstillväxt och förtätning avseende bostäder och arbetsplatser i området Uppsala – Arlanda – Stockholm och att arbetsmarknaden kommer att vidgas ytterligare. Det kommer att ställa krav på utveckling av både infrastruktur och transportsystem för att möta samhällets behov för framtiden. Statliga åtgärder som samplaneras med andra åtgärder skulle kunna bidra till att en sådan utveckling kommer till stånd snabbare, vilket sannolikt skulle bidra till en effektivare process och ökad samhällsekonomisk nytta.

Trafikverket bedömer i sin senaste prognos att resandet till Arlanda flygplats kommer fortsätta att öka fram till år 2040. Störst utveckling bedöms ske för tågtrafiken, som enligt prognosen bedöms öka med cirka 60 procent jämfört med år 2017. Denna utveckling ställer krav på kapacitet i infrastrukturen och på transportsystemets funktion. Vägtransporterna bedöms öka i en högre takt

i storstadsregionen Stockholm-Uppsala jämfört med den bedömning som görs på nationell nivå (25 procent). Det kommer, enligt min uppfattning, att bli särskilt viktigt att verka för att fler ska kunna nyttja kollektiva transporter i framtiden.

Det finns utmaningar i transportsystemet

Det råder många begränsningar och brister i transportsystemet som behöver hanteras. Samtidigt förväntas efterfrågan på transporter att öka, såväl inom flygtrafiken som i väg- och järnvägssystemet. Jag ser därför behov av olika åtgärder under den kommande planperioden 2026 – 2037, men även för perioden därefter.

Jag har haft ett tidsperspektiv i mitt arbete i riktning emot år 2050. I mitt arbete har jag försökt att fånga både kort- som långsiktiga åtgärdsbehov. Jag har utgått från fyrstegsprincipen och ser behov av åtgärder inom alla de fyra olika stegen. Trots detta, bedömer jag att det kommer att krävas betydande investeringsåtgärder för att möta de framtida behoven.

Jag har valt att ha en trafikslagsövergripande ansats i mitt utredningsarbete. Det innebär bland annat att jag redovisar bedömningar och förslag avseende alla fyra trafikslagen.

Flygplats och luftfart

Swedavia AB har genomfört flera utvecklingsinsatser de senaste åren, bland annat inrättande av en ny säkerhetskontroll och en ny marknadsplats vid Terminal 5. Jag ser behov av ytterligare åtgärder, vilket också i stort stämmer överens med Swedavias utvecklingsplaner. Jag bedömer att flygplatsen på sikt behöver klara av att ta emot fler passagerare och att angöringsfunktionen för marktransporter behöver förbättras. Jag ser även behov av utvecklad samverkan vid flygplatsen och en moderniserad gränskontroll där Polismyndigheten bland annat bör införa digitala och automatiska gränskontroller för att skapa kortare ledtider för flygpassagerarna, samtidigt som förutsättningar för inre säkerhet kan förbättras. En effektivare gränskontroll kan även bidra till att öka Arlanda flygplats attraktivitet som transferflygplats.

Inrikestrafikens utveckling utgör ett hot mot tillgängligheten i Sverige. Det finns därför behov, enligt min uppfattning, att Regeringen pekar ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras.

Järnväg och tågtrafik

Jag kan konstatera att det i järnvägssystemet till och från Arlanda flygplats råder betydande utmaningar. Kapaciteten i systemet är i delar till stor del utnyttjad och det finns betydande brister i transporternas tillförlitlighet och robusthet, vilket inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats.

Jag bedömer att det finns behov av ökade insatser för att vårda den befintliga järnvägen, nyttja kapaciteten i järnvägsnätet på ett effektivare sätt och att förstärka kapaciteten både i stråk och i vissa noder samt att underlätta för resenärerna att resa kollektivt med järnväg.

Väg och vägtrafik

Jag kan konstatera att vissa avsnitt av det svenska vägsystemet har kapacitetsutmaningar med hänsyn till de trafikprognoser jag tagit del av. Ett sådant kritiskt vägavsnitt är E4 mellan Stockholm och Arlanda flygplats. Kapaciteten i systemet är redan under vissa tider till stor del utnyttjad och det förekommer trängsel redan i dag. Det inverkar menligt på konkurrenskraften för Arlanda flygplats.

Det kommer, enligt min mening, att krävas betydande investeringsåtgärder för att möta de framtida behoven. Jag bedömer att det är nödvändigt och brådskande att säkerställa tillräckliga resurser för drift och underhåll av vägnätet, att de statliga vägarna nyttjas mer effektivt och att kapaciteten förstärks både i stråk och i vissa noder för att förbättra tillgänglighet, robusthet och tillförlitlighet i vägsystemet.

Hamnar och sjöfart

Arlanda flygplats är beroende av flygbränsle för att kunna försörja flygtrafiken och luftfarkosterna med bränsle. Bränsle som i dag kommer till flygplatsen via bland annat sjöfart, lossning vid hamn och järnvägstransporter. För att säkerställa denna försörjning behöver vi ha en förmåga att hålla farleder och hamnar öppna även under hårda vintrar.

Trafikslagsövergripande åtgärder

Jag föreslår att de organisationer som i dag arbetar för Arlanda flygplats bästa försöker finna en organisation som på ett mer kraftfullt sätt försöker arbeta för Arlanda flygplats (steg 1).

Berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardals- och Stockholmsregionen bör förbättra marknadsföringen av resor med kollektivtrafik till Arlanda, för såväl buss som för tåg (steg 1).

De berörda regionerna bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar en länsgräns. Det bör bli ännu smidigare och enklare för resenärerna att få information om och att köpa resor till och från Arlanda flygplats, särskilt om resan är länsöverskridande (steg 1).

Företrädare för järnvägsbranschen behöver bli bättre på att informera om och marknadsföra järnvägen som transportmedel (steg 1).

Jag ser därtill behov av att samverkan mellan exempelvis flyg och tåg utvecklas, till exempel när det gäller biljettsamverkan mellan tåg och flyg till och från Arlanda flygplats. Allt i syfte för att underlätta tillvaron för resenärerna. Berörda aktörer bör ta initiativ till ett utvecklat samarbete (steg 1).

Åtgärder inom järnvägssystemet

Nya förutsättningar behövs för Arlandabanan

Jag föreslår att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras (steg 2). Jag ser flera möjligheter; staten kan köpa aktierna i A-Train AB, en omförhandling kan genomföras inom ramen för nuvarande avtal eller så kan staten säga upp avtalet. För samtliga

alternativ behöver aktieägarna eller A-Train kompenseras av staten. Oberoende vägval är den samhällsekonomiska nyttan vida överstigande statens kostnader för genomförande av förändringarna. Regeringen bör därför utse en förhandlingsperson med uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov ingå förhandlingar och överenskommelser med A-Train AB syftande till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan. Oberoende val av alternativ bör följande rättigheter för A-Train AB upphöra:

- Uttag av stationsavgift för av- och påstigande passagerare vid Arlanda C.
- A-Train AB:s möjligheter att neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan.
- A-Train AB:s möjligheter att neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Stockholm Central (Älvsjö–Karlberg/Odenplan)–Arlanda flygplats.

En förändring av dessa exklusiva rättigheter som A-Train AB har i dag kräver enligt min uppfattning att A-Train AB kompenseras av staten.

Därtill bör regering och riksdag senast inför år 2050 besluta om att den infrastruktur med mera som ägs av Arlandabanan Infrastructure AB överförs till Trafikverket och att det sammantaget blir en statlig infrastrukturförvaltare mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central (steg 2).

Satsning på vidmakthållande

För att öka tillförlitligheten och tillgängligheten i järnvägstrafiken till och från Arlanda flygplats krävs enligt min uppfattning ytterligare resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser för järnvägsnätet mellan Uppsala och Stockholm. Det förebyggande underhållet behöver förstärkas. Jag utesluter inte att det kan finnas skäl för en ökad styrning av Trafikverket för att åstadkomma detta i området.

Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktsutformningar med entreprenö-

rerna för att minimera konsekvenserna (störningar) för tågtrafiken vid vidmakthållandeinsatser (steg 2).

Behov av kapacitetsförstärkningar i järnvägssystemet

Utöver åtgärderna som beskrivits ovan ser jag även behov av att vidta ett flertal åtgärder för att förstärka kapaciteten och öka tillgängligheten (steg 3–4) i vissa noder och länkar i järnvägssystemet, bland annat med hänsyn till att järnvägsstråket mellan Uppsala–Stockholm är en del av ett större järnvägsnät. Jag föreslår:

Tabell 1 Förslag till åtgärder i järnvägsinfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Fyrspåret Uppsala – Länsgränsen (Myrbacken)	X	
Signalåtgärder mellan Solna – Skavstaby	X	
Märsta station och bangård	X	
Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C – Tomteboda bangård	X	X
Plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda C	X	
ERTMS i Stockholmsområdet	(X)	X

För genomförande av plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda C krävs att staten kommer överens med A-Train AB om genomförande av åtgärden.

Förbättrat utbud av järnvägstrafik

Möjligheten att öka frekvensen avseende pendel- och regionaltågstrafiken som passerar Arlanda Central behöver realiseras genom dialog och förhandling. För att nyttan med förändrade förutsättningar för Arlandabanan ska komma till stånd krävs att aktörerna har möjlighet att utöka turutbudet i olika relationer som passerar Arlanda Central. Enligt min uppfattning bör detta vara ett villkor för förändring av förutsättningarna för Arlandabanan och de beslut eller uppgörelser som krävs med A-Train AB eller dess aktieägare. Beroende på val av alternativ avseende Arlandabanan, se ovan, krä-

ver detta förhandlingar med regionala företrädare före alternativt parallellt med dialog och förhandling med A-Train AB.

Jag föreslår att tågbolagen bör pröva möjligheten att för tågtrafik från södra och västra Sverige trafikera Stockholm C, Arlanda C med Uppsala C som slutstation i stället för som i dag med i huvudsak Stockholm C som slutstation. Det kommer att innebära tillgänglighetsförbättringar till och från Arlanda flygplats (steg 1).

Bättre förutsättningar för godstrafik

Jag föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla förutsättningar för godstrafik i Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal. Ambitionen bör vara att skapa bättre förutsättningar för att bedriva godstrafik på järnväg i området (steg 2).

Åtgärder inom vägsystemet

Väginfrastrukturen bör vårdas och utvecklas

Jag ser behov av att ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet (steg 2). Vägnätet bör nyttjas mer effektivt genom användande av ITS-lösningar och inrättande av kollektivtrafikkörfält, som används dynamiskt vid bristande framkomlighet (steg 2), samt användning av trängselskatter (steg 1). Trängselskatter bör enligt min uppfattning användas för att påverka användningen i tid och rum, samtidigt som dessa trängselskatter kan bidra i finansieringen av vissa investeringar. Jag föreslår en översyn av trängselskatterna i Stockholm.

Kapaciteten i vägsystemet behöver förstärkas med en rad olika åtgärder, se tabell nedan (steg 3–4). Kollektivtrafikkörfält bör inrättas i samband med att E4 breddas (steg 2).

Regeringen bör omgående ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planerings- och förberedelsearbetet vad gäller breddning av E4 Häggvik–Rotebro. Regeringen bör även ge Trafikverket i uppdrag att utreda hur dynamiska kollektivtrafikkörfält kan nyttas på effektivaste sätt (steg 1).

Tabell 2 Förslag till åtgärder i väginfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Väg 265 Additionskörfält Häggvik	X	
E4 Häggvik–Rotebro (till 4+4 körfält)	X	
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kap.förstärkning	X	
E4 trafikplats Måby	X	
E4 Glädjen–Arlanda (till 3+3 körfält)	X	
Väg 905 Måbyleden	X	
Ombyggnation av Väg 268/E4 – Grana	X	
E4 Trafikplats Hammarby	X	
E4 Rotebro–Glädjen (till 4+4 körfält)		X

Bättre förutsättningar för gång och cykling

Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställa att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats bör kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, exempelvis vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet (steg 2).

Incitament för ökad trafiksäkerhet och omställning av biltrafiken

Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta kräver bland annat utvecklad verksamhet och samarbete med Polismyndigheten.

Kapaciteten för elladdning av bilar vid Swedavias parkeringar bör finnas i en sådan tillräcklig omfattning att det bidrar till omställningen av biltrafiken (steg 2). Swedavia bör även underlätta för sina passagerare att få en samlad bild av parkeringsmöjligheterna vid och runt Arlanda flygplats, det vill säga även för andra parkeringsbolag (steg 1).

Ett parkeringsråd bör inrättas med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag/ansvariga i Arlanda flygplats närområde för att samverka kring gemensamma frågor (steg 1).

Enklare för resenärerna att använda hyrbil

Jag föreslår att den lokala kundtjänsten för hyrbilsföretagen vid Arlanda flygplats flyttas till eller placeras i nära anslutning till terminalbyggnaderna och att upphämtning och återlämning av hyrbilar vid flygplatsen lokaliseras till de terminalnära parkeringshusen (steg 2).

Vidare föreslår jag att Swedavia bör ställa miljökrav på hyrbilsfordonen som lämnas ut vid flygplatsen och att kraven bör motsvara de miljökrav som Swedavia ställer på taxiverksamheten samt att samtliga hyrbilar som lämnas ut vid flygplatsen senast år 2030 bör drivas med fossilfri el eller vätgas (steg 1).

Taxiverksamheten bör ges nya förutsättningar

Jag ser behov av att Swedavia mer förutsättningslöst prövar möjligheten till att utveckla taxiverksamheten vid flygplatsen. Swedavia bör härvidlag inhämta kunskap avseende digitala lösningar från andra flygplatser. Jag ser dock ett antal möjligheter att utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten på kort sikt, vilket presenteras nedan.

Jag föreslår att Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad avseende taxibolagen och taxiförarna (steg 1).

De infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i förhållande till taxiytan (steg 3), fler laddstationer för elbilar (steg 2) och bättre skyltning och vägvisning till taxizonen (steg 1).

Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) samt att man ställer krav på ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen (steg 1). Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen (steg 1). Till detta finns behov av att införa en dynamisk skyltning av dessa taxifiler för spontantaxi (steg 1).

Maxpris bör införas för en vidare taxizon utifrån Arlanda flygplats och därmed täcka ett större geografiskt område jämfört med i dag till gagn för resenärerna. Detta kan ske genom en taxizon med ett maxpris eller genom en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak (steg 1). Jag föredrar det senare då jag bedömer att den genomsnittliga prisnivån blir mer gynnsam för passagerarna.

Digitala tavlor där resenärer kan beställa en taxi med önskade attribut till ett fast pris skulle kunna utgöra ett komplement till övriga möjligheter att beställa taxi vid flygplatsen (steg 2).

För att motverka att svarttaxiförare är inne i terminalen och raggar kunder föreslår jag att åtgärder vidtas som försvårar verksamheten för dessa aktörer. Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån avhysa dessa personer från området (steg 1). Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svarttaxi vid hämta och lämna parkeringarna (steg 1). Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

I samband med att kapaciteten på E4 utökas med fler körfält, bör särskilda kollektivtrafikkörfält etableras i båda riktningarna, där bland annat taxibil med passagerare ska ges prioritet (steg 1).

Busstrafiken bör utvecklas för att bidra till bättre tillgänglighet

Ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort och tidtabeller som anpassas till både flygresenärer och de som arbetspendlar bör inrättas. Jag föreslår följande nya eller förstärkta expressbusslinjer: Nacka–Arlanda, Täby–Arlanda, Arninge–Vallentuna–Arlanda, Norrtälje–Rimbo–Arlanda, Sigtuna–Märsta–Arlanda, Märsta–Arlanda samt Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att skapa en gemensam helhetsbild kring dessa förslag och vilka förutsättningar som krävs, till exempel avseende infrastruktur och hållplatslösningar, för att det ska bli hållbara åtgärder i längden (steg 2).

Precis som för taxiverksamhet bör Swedavia ställa krav på de bussfordon som trafikerar Arlanda flygplats och som lämnar av och hämtar upp passagerare att de har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i taxitrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde.

Förutsättningar för godstrafik behöver förbättras

Jag föreslår att Trafikverket tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner och regioner, representanter för åkerier och speditörer samt övriga delar av näringslivet bör analysera behovet av ytterligare rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland. Jag ser behov av åtgärder i norra Stockholmsområdet, men dessa behov behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med samma intressenter även utreda behoven av tillgänglighet för godstransporter till Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal (steg 2).

Åtgärder vid flygplatsen

Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ställer sig bakom en gemensam vision och målbild för flygplatsens utveckling (steg 1). Swedavia bör även verka för att utveckla dialog och samverkan med olika aktörer på flygplatsen, såväl företag som arbetstagarorganisationer, för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla flygplatsverksamheten (steg 1).

Polismyndigheten och Swedavia bör formalisera sin samverkan vid Arlanda flygplats. En överenskommelse bör tecknas mellan parterna som tydliggör en gemensam inriktning och målbild samt förutsättningar för samverkan och utveckling av gränskontrollverksamheten och passagerarflöden vid flygplatsen (steg 1).

Regeringen bör ge Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda, Göteborg och Malmö flygplatser. Regeringen bör tydlig-

göra de ekonomiska ramarna i regleringsbrevet för Polismyndigheten (steg 4).

Swedavia bör pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingsinsatserna för en förbättrad angöringsfunktion, så att en bättre lösning för bland annat taxi och buss, och därmed resenärerna, kan erbjudas så snart som möjligt (steg 4).

Omställning till fossilfrihet

Flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling. På kort och medellång sikt är el och särskilt biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i tillräcklig omfattning. Jag ser, precis som jag lyft fram i mina tidigare utredningar, behov av att åtgärder vidtas.

Jag har tidigare föreslagit en aktörssammansatt biobränslekommission som värderar och föreslår konkreta åtgärder för storskalig nordisk produktion av fossilfritt flygbränsle. Regeringen har i linje med detta förslag gett en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Jag ser mycket positivt på detta initiativ.

Den handlingsplan som utredaren ska ta fram med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten behöver vara uthållig, eftersom frågan är komplex och kommer att kräva både tid och resurser att genomföra. Jag bedömer därför att det statliga åtagandet behöver vara långsiktigt.

Åtgärder i ett totalförsvarsperspektiv

Mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg kommer sammantaget att stärka totalförsvarets behov; genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i väg och järnväg. Det kommer att göra infrastrukturen mer robust och uthållig. För att undvika trängselproblem och minskad tillförlitlighet samt för att möta totalförsvarets behov är det enligt min bedömning brådskande att genomföra flera av åt-

gärderna i de infrastrukturobjekt jag pekat ut inom både väg- och järnvägsområdet. Med en förstärkt kollektivtrafik både med buss och tåg, som gynnar totalförsvaret, förstärks tillgängligheten både till och från Arlanda flygplats och inom hela Arlandas omland (steg 1–4).

Regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Åtminstone flyglinjerna Stockholm–Kiruna, Stockholm–Luleå, Stockholm–Umeå, Stockholm–Östersund samt Stockholm–Visby bör omfattas av ett sådant beslut. Trafikverket bör få regeringens uppdrag att löpande analysera trafikutvecklingen och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna (steg 2).

Jag föreslår att regeringen tillser att Sjöfartsverket ges tillräckliga förutsättningar för att bedriva isbrytning så att farlederna till Gävle hamn hålls öppna, alternativt att Sjöfartsverket ges möjlighet att prioritera isbrytning i de farleder som har betydelse för bränsletransporterna till Arlanda flygplats (steg 2).

Jag föreslår att regeringen ger Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatisk och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda flygplats (steg 4).

Jag ser behov av att infrastrukturförvaltaren ska kunna vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning på järnväg för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter för ett totalförsvarsändamål med hänsyn till Sveriges nationella säkerhet. Infrastrukturförvaltaren bör även utforma sina prioriteringskriterier, vilka kan användas om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, på ett sådant sätt att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana, och militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål. Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet efter samverkan med Försvarsmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och aktörer inom järnvägsbranschen ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsperspektiv (steg 2).

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att upphandla och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur, om det efterfrågas, för andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer inom järnvägsområdet och för väghållare. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Dessa tjänster bör baseras på den långsiktiga självkostnaden (steg 2).

Jag ser behov av att staten tar ett tydligare ansvar för kompetensförsörjningen inom transport- och transportinfrastrukturområdet. Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftig och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer (steg 2).

Trafikverket bör i sitt uppdrag som väghållare och infrastrukturförvaltare för statliga vägar och järnvägar därför säkerställa att man har tillgång till personal, material, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden (steg 1–2). Detsamma bör enligt min uppfattning även gälla A-Train AB.

Regering och riksdag behöver säkerställa utökade ekonomiska ramar för ett Arlandapaket

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra väg- och järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen, som i flera fall är nödvändiga och brådskande, kan bli svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen.

Jag ser behov av att regeringen lanserar ett Arlandapaket som innefattar delar av föreslagna infrastrukturåtgärder ovan. Det är åtgärder som bidrar till att effektivisera nyttjandet av infrastrukturen och stärka kapaciteten i noder och stråk. Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer att nyttan för samhället överstiger detta. Dessa åtgärder är av stor betydelse för Stockholm- och Mälardalsregionen och för Sverige som helhet. De bidrar till ökad tillförlitlighet, kapacitet och tillgänglighet till såväl

Arlanda flygplats som Stockholms- och Mälardalsregionen och till övriga Sverige. Genomförande och finansiering av dessa åtgärder behöver därför säkerställas.

Kostnaderna för mina förslag till väg- och järnvägsinvesteringar i uppgår till cirka 45 miljarder kronor exklusive statens kostnader för att förändra förutsättningarna kring Arlandabanan.

Därutöver ser jag behov av vidmakthållande i vägar och järnvägar i Arlanda flygplats omland motsvarande åtskilliga miljarder kronor under perioden 2026–2037 och motsvarande nivåer även därefter. Det är svårt att dra en tydlig gräns för Arlanda flygplats omland och jag väljer därför att uttala behovet lite mer övergripande. Det behövs dock ökade resurser jämfört med i dag.

Jag ser möjligheter med anslagsfinansiering, men jag föreslår i första hand att regering och riksdag medger en utökad lånefinansiering för dessa investeringsåtgärder, där räntor och amorteringar betalas av i huvudsak med framtida anslag och trängselavgifter. För att minska trängseln på E4 och andra vägar samt för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen föreslår jag att en översyn av trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatten alternativ en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm. Jag ser vidare möjligheter till att ta ut avgifter för tillhandahållande av tjänster och tjänsteanläggningar vid Tomteboda bangård samt viss medfinansiering.

Jag föreslår att investeringen i en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats), utöver ett mindre EU-bidrag, finansieras med anslag alternativt genom lån och där Polismyndigheten får framtida anslag för amortering och betalning av räntor.

Jag föreslår vidare att kommuner, regioner och Swedavia AB i övrigt finansierar de förslag till åtgärder som finns i mitt förslag. I förlängningen belastar detta skattebetalarna respektive passagerare, kunder och brukare vid Arlanda flygplats.

Möjliga åtgärder i ett vidare perspektiv

Jag ser flera möjliga åtgärder i infrastrukturen på längre sikt. De åtgärdsområden som nämns nedan ska inte ses som ett förslag från min sida, utan det ska ses som något som kan aktualiseras på sikt och där det finns behov av att genomföra utredningar vid behov. Dessa åtgärdsområden är:

- utvecklad busstrafik eller BRT-lösningar,
- ytterligare järnvägskapacitet i Uppsala,
- Aroslänken eller andra järnvägsförbindelser i öst-västlig riktning i Arlanda flygplats omland,
- behov av ett större systemperspektiv – efter 2050 (exempelvis Skavstaby och Myrbacken korsningspunkter, fler spår vid Arlanda C, sexspårsuppbyggnad mellan Tomteboda och Skavstaby),
- Roslagsbanan med förlängning till Arlanda.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att göra en systemanalys som inkluderar en analys av förutsättningar, behov och konsekvenser av en sexspårsutbyggnad i Stockholmsområdet.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365)

Härigenom föreskrivs att det i järnvägsmarknadslagen (2022:365) ska införas två nya paragrafer, 7 kap. 19 a och 21 a §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	7 kap.
	19 a §
	Prioriteringskriterierna ska vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana. De ska också vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av transporter för totalförsvarsändamål, det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter.
	7 kap.
	21 a §
	Infrastrukturförvaltaren ska vid särskilda behov utifrån ett totalförsvarsperspektiv kunna vidta alla nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga

militära och andra samhällsviktiga transporter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2026.

1.2 Förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416)

Härigenom föreskrivs i fråga om järnvägsmarknadsförordningen (2022:416)

dels att 5 kap. 3 och 9 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 7 kap. 9 §, och närmast före 7 kap. 9 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
5 kap. 3 §	
En infrastrukturförvaltare ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av ett oplanerat banarbete som beror på en sådan störning i järnvägstrafiken som avses i 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365).	En infrastrukturförvaltare ska så snart som möjligt informera berörda parter om att infrastrukturkapacitet inte finns att tillgå till följd av ett oplanerat banarbete som beror på en sådan störning i järnvägstrafiken som avses i 7 kap. 21 § järnvägsmarknadslagen (2022:365) *eller till följd av behov av tillgång till infrastrukturkapacitet för nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter enligt 7 kap. 21 a § järnvägsmarknadslagen (2022:365).*
5 kap. 9 §	
Transportstyrelsen får meddela ytterligare föreskrifter om	
1. redovisning och bokföring enligt 3 kap. 1 och 2 §§ järnvägsmarknadslagen (2022:365),	
2. kapacitetstilldelning,	2. kapacitetstilldelning, *inklusive förfarande och krav på infrastrukturförvaltaren att lämna information om möjligheten att vidta åtgärder som inte är förenliga med*

tidigare beslut om kapacitetstilldelning och som är hänförliga till totalförsvarets behov av infrastrukturkapacitet för nödvändiga militära eller andra samhällsviktiga järnvägstransporter,

3. beskrivning av järnvägsnät,

4. beredskapsplaner,

5. avgiftssamarbete enligt 8 kap. 2 § järnvägsmarknadslagen,

6. analyser av marknadssegment enligt 8 kap. 6 § i samma lag och krav på offentliggörande av sådana analyser,

7. tillhandahållande, redovisning och bokföring av tjänster enligt 9 kap. i samma lag,

8. skyldigheter för tjänsteleverantörer att tillhandahålla information om sina tillträdesvillkor och avgifter, och

9. i vilken utsträckning genomförandeakter om tillträde till tjänster i enlighet med artikel 13.9 i direktiv 2012/34/EU ska tillämpas på andra än järnvägsföretag som ansöker om tillträde till en tjänst.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	7 kap.
	Särskilda uppgifter för Trafikverket i egenskap av beredskapsmyndighet
	9 §
	Trafikverket får, utifrån de definitioner som gäller för fredstida krissituationer respektive samhällsviktig verksamhet enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap, besluta om vad som ska anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter i fredstid och vid höjd beredskap och som ska kunna prioriteras högre än järnvägstrans-

porter enligt tidigare beslut om tilldelning av kapacitet.

Trafikverket får fatta beslut efter samråd med Försvarsmakten, berörda beredskapsmyndigheter, infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag och andra som kan ansöka om infrastrukturkapacitet.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

1.3 Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket

Härigenom föreskrivs att det i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska införas tre nya paragrafer, 3 b §, 6 a § och 12 e § av följande lydelse.

Nuvarande lydelse	*Föreslagen lydelse*
	3 b § *Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer.*
	6 a § *Trafikverket ska ha förmåga och kunna erbjuda och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur till andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare.* *Trafikverket ska ingå avtal om sådana tjänster, om de efterfrågas, med andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare om det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv.*

12 e §

Trafikverket ska löpande följa upp och utvärdera trafikutvecklingen för inrikes kommersiell linjefart samt för de samhällsviktiga flyglinjer som pekats ut av regeringen.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 2026.

2 Utredningens uppdrag och arbete

2.1 Mitt uppdrag[1]

Jag har regeringens uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. I bilaga 1 redogör jag mer utförligt för mitt uppdrag.

Syftet med mitt uppdrag är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Målsättningen är att mina förslag ska kunna övervägas i samband med regeringens eller berörda regioners beslut om vilka åtgärder som ska ingå i kommande trafikslagsövergripande nationella plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 respektive regionala länsplaner för transportinfrastrukturen.

Inom ramen för uppdraget ska jag bland annat analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transporterna till och från Arlanda flygplats, föreslå samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att hantera identifierade brister, föreslå trafiklösningar för att uppnå ökad intermodalitet och ett ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda flygplats, belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen på Arlandabanan fram till 2050 samt sondera möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås.

[1] Regeringen, Dir. 2023:178, Kommittédirektiv, Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen (beslut vid regeringssammanträde den 20 december 2023).

I mitt uppdrag ingår även att beakta totalförsvarets långsiktiga behov och bedöma eventuella konsekvenser av förslagen för dess verksamheter.

Uppdraget ska slutredovisas senast den 31 maj 2025.

2.2 Tidigare rapporter

Jag ska enligt uppdraget lämna en slutredovisning senast i maj 2025. Jag har dock valt att redovisa mina preliminära slutsatser, bedömningar och förslag inom järnvägs- respektive vägområdet i två delrapporter.

Den första rapporten *Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom järnvägsområdet* överlämnades till statsrådet Andreas Carlson den 14 november 2024. Den andra rapporten *Satsningar i vägsystemet för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft – preliminära bedömningar och förslag inom vägsystemet* överlämnades till samma statsråd den 5 mars 2025.

2.3 Ett helhetsperspektiv och tydlig avgränsning

Den långsiktiga utvecklingen av kapaciteten i infrastrukturen och tillgängligheten till och från Arlanda flygplats behöver ses i ett helhetsperspektiv, där alla fyra trafikslagen finns med. Jag har således haft behov av att ta hänsyn till de förutsättningar som råder och den utveckling som sker inom alla trafikslag, även om fokus för min utredning ligger på marktransporter med väg och järnväg till och från Arlanda flygplats.

Även om fokus för min utredning ligger på kapacitet i infrastruktur och tillgänglighet till och från Arlanda flygplats finns behov av att ta hänsyn till hur luftfarten och Arlanda flygplats kommer att utvecklas. Jag behöver även ta hänsyn till samhällsutvecklingen i stort eftersom det också påverkar behov av resor och transporter i regionen och i Arlanda flygplats omland. Det kommer sammantaget att ge mig förutsättningar för att bedöma behoven av kapacitet i spår- och väginfrastrukturen och tillgänglighet till och från flygplatsen.

Jag är medveten om Arlanda flygplats betydelse för Sverige som nation, med den intermodala nod som flygplatsen utgör för nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har genom sin funktion betydelse för både den regionala utvecklingen och tillväxten i Sveriges regioner som för nationen i sin helhet. Den tillgänglighet som råder för de olika regionerna till och från Arlanda flygplatsen har därför en stor betydelse.

Med hänsyn till uppdragets förutsättningar har jag valt att koncentrera mina mer precisa bedömningar och förslag till ett mer begränsat geografiskt område, även om jag också har haft med mig vidare geografiska perspektiv i min analys.

2.4 Utredningens tidsperspektiv

Av mitt uppdrag framgår att de förslag till åtgärder som jag redovisar ska omfatta perioden 2026–2037 respektive 2038–2049. Med detta som utgångspunkt kommer jag för mina analyser, slutsatser, bedömningar och förslag att ha både ett kortsiktigt och ett mer långsiktigt perspektiv i riktning mot år 2050 och åren därefter. Med ett mer kortsiktigt perspektiv avser jag åtgärder under perioden fram till omkring år 2030.

Jag presenterar även möjliga åtgärder med ett vidare perspektiv och, om det blir aktuellt, sannolikt med ett genomförande på en än längre sikt. Dessa behöver, enligt min mening, analyseras ytterligare innan det är möjligt att ta ett slutligt ställningstagande. Jag bedömer dessa åtgärder som tillräckligt intressanta för att presentera dessa i detta slutbetänkande.

2.5 Arbetsformer, samverkan och dialog med intressenter

Det finns ett stort intresse och engagemang i frågan om att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats och att förbättra kapaciteten i infrastrukturen och tillgängligheten till och från flygplatsen. Det har därför varit viktigt för mig att föra en dialog med olika intressenter under utredningens genomförande för att ta del av faktaunderlag, analyser och bedömningar från olika intressenter och perspektiv.

Jag har i utredningsarbetet använt mig av ett omfattande källmaterial; betänkanden från statliga utredningar inklusive remissvar, myndighets- och aktörsrapporter, plan- och strategidokument av olika slag samt olika intressenters inspel till utredningen.

I dialog med Regeringskansliet har jag genomfört två hearingar i nära anslutning till publiceringen av respektive delrapport. Dessa hearingar har tillsammans med många andra möten gett mig möjlighet att ta del av synpunkter och inspel från olika intressenter. Jag har även fått stöd från vissa myndigheter, organisationer och företag som bidragit med kunskapsunderlag som berör frågor mer direkt kopplade till mitt uppdrag. Jag har dessutom genomfört studiebesök på Arlanda flygplats och på andra flygplatser, järnvägs- och busstationer, järnvägsdepåer, taxizoner samt deltagit i konferenser och seminarier av olika slag.

Jag har inför framtagandet av detta slutbetänkande tagit del av och prövat de inspel och synpunkter som lämnats till mig avseende de två delrapporter som jag publicerat.

I utredningen har jag fört dialog med nära 150 intressenter. För vissa av dessa intressenter har det inneburit dialog under en längre tid och vid ett flertal möten. Jag redovisar i bilaga 2 de intressenter som jag fört dialog med. Jag redovisar i bilaga 3 en förteckning av de underlag jag tagit del av och som jag bedömer har haft en väsentlig betydelse för utredningen.

Jag är tacksam för det stöd jag fått i utredningen. Jag vill rikta ett särskilt tack till Trafikverket, Swedavia AB och Roschier Advokatbyrå AB som på ett förtjänstfullt sätt har hjälpt mig med faktaunderlag och analyser. Jag vill även rikta ett stort tack till bland annat Trafikanalys, Transportstyrelsen och WSP AB som bistått mig med olika analyser. Jag vill därtill rikta ett tack till alla som tagit sig tid för att bidra i utredningsarbetet.

3 Viktiga utgångspunkter

3.1 Transport-, miljö- och klimatpolitiska ramar med mera

Jag har i mitt uppdrag tagit en utgångspunkt i de transport-, miljö- och klimatpolitiska målen. Därtill har jag även tagit hänsyn till de försvarspolitiska- och näringspolitiska målen.

3.1.1 Transportpolitiken

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utgiftsområde 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Riksdagen har även beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att det senare etappmålet från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utgiftsområde 22).

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transport-

behov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

3.1.2 Miljö- och klimatpolitiken

Det klimatpolitiska ramverk som riksdagen antog 2017 slår fast att Sverige senast 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser, för att därefter uppnå negativa utsläpp. I ramverket ingår också en klimatlag som binder nuvarande och kommande regeringar till målet. Förutom miljömålet finns fem etappmål som stakar ut målsättningarna för Sveriges minskningar av växthusgaser och ett etappmål påverkar transportsektorn direkt, där växthusgasutsläpp från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010 (förutom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem, EU ETS).

Sverige har på nationell nivå antagit utsläppsmål som ska nås tidigare än de man enats om inom EU. Regeringen har i januari 2025 beslutat om tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (M 2010:04) om utformningen av svenska etappmål till 2030, för att analysera hur effektiviteten av styrningen mot de svenska etappmålen till år 2030 påverkas av EU:s Fit for 55 och bland annat lämna förslag på hur svenska etappmål till 2030 kan utformas så att de bättre överensstämmer med Sveriges åtaganden inom EU som styr effektivt mot det långsiktiga målet om nettonollutsläpp senast 2045 och negativa utsläpp därefter. Regeringens klimathandlingsplan – hela vägen till netto noll (skr. 2023/24:59) har tagits fram enligt klimatlagen (2017:720) och lägger grunden för regeringens klimatpolitik under mandatperioden. Handlingsplanen innehåller flera förslag som antingen genomförs eller påbörjas under mandatperioden för utsläppsminskningar inom samtliga sektorer.

EU som helhet har åtagit sig att nå nettonollutsläpp till 2050. I det så kallade ”Fit for 55” ingår en samling EU-lagstiftning som inför nya initiativ för att se till att EU:s politik följer de klimatmål som rådet och Europaparlamentet under 2022 har enats om. Målet är att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 procent senast 2030, jämfört med 1990. EU:s nya lagstiftning ska stödja detta

mål och sedan göra EU klimatneutralt senast 2050. I februari 2024 presenterade Europeiska kommissionen ett meddelande med en rekommendation om ett mål för EU:s klimatarbete till 2040 på vägen mot klimatneutralitet 2050. Kommissionen rekommenderar att EU ska minska nettoutsläppen med 90 procent till 2040, jämfört med 1990. Meddelandet har följts av diskussioner mellan medlemsstaterna. Ett förslag till ändring av den europeiska klimatlagen (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021) väntas presenteras under 2025.

3.1.3 Näringspolitiken

Målet för näringspolitiken är att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för fler jobb i fler och växande företag (prop. 2014/15:1 utgiftsområde 24 avsnitt 2.4, bet. 2014/15:NU1, rskr. 2014/15:68). Konkurrenskraft anger den svenska ekonomins produktivitet i jämförelse med andra länders ekonomier. Konkurrenskraften stärks genom att staten genomför insatser så att svenska företag, både existerande och potentiella företag, ges goda förutsättningar att utveckla sin kompetens, effektivitet och innovationsförmåga. Till detta ligger delmålen för näringspolitiken; ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft, stärkt entreprenörskap för ett dynamiskt och diversifierat näringsliv, samt ramvillkor och väl fungerande marknader som stärker företags konkurrenskraft.

Målet för utrikeshandel, export- och investeringsfrämjande är en fri, hållbar och regelbaserad internationell handel, en välfungerande inre marknad, växande export och internationella investeringar i Sverige (prop. 2022/23:1, bet. 2022/23:NU1, rskr. 2022/23:98.

3.1.4 Försvarspolitiken och samhällets beredskap

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för totalförsvaret är att ha förmåga att försvara Sverige mot väpnat angrepp och värna vår säkerhet, frihet, självständighet och handlingsfrihet. Verksamhet inom totalförsvaret ska kunna bedrivas enskilt och tillsammans med andra, inom och utom landet (prop. 2020/21:30, bet. 2021/21:FöU4, rskr. 2020/21:136).

Sedan den 7 mars 2024 är Sverige medlem i försvarsalliansen Nato. Det svenska Natomedlemskapet innebär den största förändringen av svensk säkerhetspolitik på 200 år. Sverige har ingått bindande ömsesidiga försvarsgarantier i enlighet med artikel 5 i det nordatlantiska fördraget. Det kollektiva försvarsåtagandet i Nato utgör nu en central del i den svenska säkerhets- och försvarspolitiken.

I februari 2025 fattade regeringen beslut om en ny ägarpolicy för bolag med statligt ägande. Bolag med statligt ägande ska bland annat präglas av säkerhetsmedvetenhet och på marknadsmässiga villkor bidra till att stärka det svenska totalförsvaret. Bland annat ska bolaget bedriva ett systematiskt och riskbaserat säkerhetsarbete och i samråd med ansvariga myndigheter identifiera samhällskritiska delar av verksamheten och analysera behovet av att upprätthålla dessa under störda förhållanden, fredstida kriser, höjd beredskap och ytterst i krig.

3.2 Nationell plan för transportsystemet

3.2.1 Planeringsprocess och befintlig plan

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer en struktur som beslutats av riksdagen och som tillämpats i de senaste planomgångarna. Den innebär bland annat att planen har ett perspektiv på minst tio år, att regeringen tar ställning till vilka åtgärder som ska genomföras, att systemet innefattar beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period som beslutet avser.

Regeringens fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 med mera beslutades i juni 2022. Den ekonomiska ramen och planeringsramen följde av regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. Enligt beslutet skulle Trafikverket bedriva det planeringsarbete som krävdes för ett genomförande av objekten samt att Trafikverket fick byggstart för de åtgärder som följer av beslutet. Enligt riksdagens beslut med anledning av regeringens proposition skulle den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen med mera under perioden 2022–2033 uppgå till 799 miljarder kronor uttryckt i 2021 års priser, varav

165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar, 197 miljarder till vidmakthållande av statliga vägar och 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, vilket bland annat omfattar namngivna objekt, trimnings- och miljöåtgärder och stadsmiljöavtal.

3.2.2 Kommande plan och uppdrag till Trafikverket

För kommande planperiod 2026–2037 inledde regeringen arbetet med att i juni 2023 uppdra åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder för perioden. Trafikverket redovisade uppdraget i januari 2024, varefter remisshantering följde. Regeringen lämnade sin proposition i oktober 2024, av vilken framgår att åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen med mera som ska finansieras med anslagsmedel ska uppgå till 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser. I december 2024 biföll riksdagen regeringens förslag om ekonomisk ram på totalt 1 171 miljarder kronor och som under tolv år ska användas för att rusta upp Sveriges transportinfrastruktur. Under perioden 2026–2037 ska medel användas till både upprätthållande och utveckling av bland annat vägar och järnvägar.

Den 20 mars 2025 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Trafikverket ska redovisa uppdraget senast den 30 september 2025, varefter remissbehandling ska ske. Remissyttranden ska lämnas senast den 30 december 2025. Länsplaneupprättarna ska redovisa sina planer senast den 20 januari 2026, vilka då ska vara remitterade och sammanställda.

3.3 Andra utredningar och pågående arbeten av relevans

3.3.1 Arlandautredningens förslag och remissbehandling

Jag fick i uppdrag av det tidigare statsrådet Tomas Eneroth att ta fram en plan för Arlanda flygplats framtida utveckling. Jag överlämnade mitt betänkande i juni 2022.

I betänkandet konstaterade jag att flyget bidrar till tillgänglighet för Sverige och att Arlanda flygplats har en särställning och behöver utvecklas. I mitt förslag till plan för utveckling av Arlanda flygplats lyfte jag fram behov av åtgärder avseende Arlanda flygplats och svenskt luftrum, transport- och infrastrukturförsörjning till och från Arlanda flygplats, energiförsörjning av Arlanda flygplats och flygtrafiken vid flygplatsen, styrning av Swedavia AB och markområdet vid Bromma flygplats samt åtgärder utifrån ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv.

I betänkandet föreslog jag bland annat att regeringen bör ta fram en plan för produktion och distribution av fossilfri energi för flygets behov och tillsätta en flygbränslekommission för att bidra till konkretisering och genomförande av denna plan.

I betänkandet lyfte jag bland annat att andelen av passagerarna som åker kollektiva färdmedel till och från Arlanda flygplats bör öka till minst 60 procent senast år 2030 och att regeringen bör ta initiativ till en Arlandaförhandling med inriktning att lägga grunden för byggande av ny infrastruktur, bättre kollektiva transporter, ökat bostadsbyggande och en större arbetsmarknad. Vidare föreslog jag att Trafikverket bör ges i uppdrag att utreda behovet av åtgärder för att förstärka kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen till och från Arlanda flygplats samt att regeringen bör initiera en förhandling med A-Train med inriktningen att sänka avgifterna för de passagerare som använder snabbflygtåget.

Mitt betänkande remissbehandlades hösten 2022. En majoritet av remissinstanserna kan sägas stödja den huvudsakliga inriktningen i betänkandet om utveckling av Arlanda flygplats, med åtgärder på såväl flygplatsen och i luftrummet som för anslutande infrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats. Bland remissinstanserna finns ett stort stöd för en Arlandaförhandling. Flera remissinstanser framfördes bland annat kritik avseende avsaknaden av redovisningar av klimat- och miljökonsekvenser samt att det finns för få resonemang och förslag kring fyrstegsprincipens steg ett och två åtgärder. Vidare framförde flera remissinstanser att totalförsvarsaspekten bör utredas vidare.

Jag kan konstatera att regeringen, efter det att jag överlämnat mitt betänkande och det remissbehandlats, har vidtagit flera åtgärder som ligger i linje med mina förslag i betänkandet, det gäller bland annat:

- I regeringens fastställelsebeslut avseende nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingick uppdrag till Trafikverket att utreda kapacitet för landtransporter till och från Arlanda.
- Regeringens beslut att utse en särskild utredare med uppdrag att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen.
- Regeringens beslut att utse en bokstavsutredare med uppdrag att främja tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfart och luftfart.

Jag kan därtill konstatera att Swedavia AB uppdaterat sin utvecklingsplan för Arlanda flygplats, vilken i delar ligger i linje med mina tidigare förslag.

3.3.2 Flygplatsutredningens förslag och remissbehandling

Jag fick i uppdrag av det tidigare statsrådet Tomas Eneroth att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Jag överlämnade mitt betänkande i februari 2023.

I betänkandet konstaterade jag att staten behöver ökad rådighet över flygplatssystemet. Jag föreslog bland annat att det nationella basutbudet bör utökas, att förutsättningarna för Swedavia AB bör ändras något, att stödet till de icke statliga flygplatserna både bör ökas och villkoras (och att stödet bör ges till icke statliga flygplatser som har flyglinjer med allmän trafikplikt eller till flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser samtidigt som stödet upphör till regionalt strategiska flygplatser), att det regionala inflytandet bör öka för flyglinjer med allmän trafikplikt och upphandlad flygtrafik, att nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas och förutsättningarna utvecklas, att ett kompletterande nät av helikopterflygplatser för samhällsviktig verksamhet bör införas och att regeringen bör tillsätta en bränslekommission, att miljöprövningen bör anpassas för flygplatser med samhällsviktig luftfart och att den långsiktiga inriktningen för statens åtagande avseende stöd till flygtrafik och verksamheter bör tydliggöras.

Mitt betänkande remissbehandlades våren 2023. En majoritet av remissinstanserna stödjer förslagen i stort, även om det finns synpunkter på eller invändningar kring vissa delar. Remissinstanserna stödjer idén om att staten bör ha en ökad rådighet och ta ett större ansvar för flygplatssystemet. Många remissinstanser stödjer förslaget om ett större statligt basutbud, även om det finns de som hävdar att det kan påverka Swedavias ekonomi och framtida prissättning negativt. Flera ser behov av ökat statligt stöd till icke statliga flygplatser och flygplatser som ingår i nätet av beredskapsflygplatser (minst 75 procent av driftunderskotten), flera remissinstanser ställer sig bakom villkorat driftstöd men anser att kriterierna behöver vara tydligare, många är positiva till ett ökat regionalt inflytande, ett större nät av beredskapsflygplatser och ett kompletterande nät av helikopterflygplatser välkomnas överlag, en flygbränslekommission bör inrättas snarast enligt många instanser och att det är välgörande om statens långsiktiga inriktning med flyget och flygplatserna tydliggörs (både i form av en ny flygstrategi och att luftfarten får en tydligare roll i den nationella planen för transportsystemet).

Jag kan konstatera att regeringen efter det att jag överlämnat mitt betänkande och betänkandet remissbehandlats har vidtagit flera åtgärder som ligger i linje med mina förslag i betänkandet, det gäller bland annat:

- Förändrad struktur för driftstöd till icke-statliga flygplatser (numera omfattas både flygplatser med flyglinjer med trafikplikt, flygplatser som är beredskapsflygplatser och flygplatser med reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning samt att vissa förutsättningar för att få bidraget).
- Utökat driftstöd till icke-statliga flygplatser (stödet fördubblades från 100 miljoner kronor till 200 miljoner kronor per år).
- Ökat regionalt inflytande avseende flyglinjer med allmän trafikplikt (Trafikverket fick i uppdrag att utreda, förbereda och vidta nödvändiga åtgärder för att ge kommunala och regionala myndigheter möjlighet att komplettera det statliga utbudet av flyglinjer med allmän trafikplikt).
- Inrättande av en operativ funktion för beredskapsflygplatser (Trafikverket fick i uppdrag att förbereda en funktion för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser).

4 Omvärldsfaktorer av betydelse

Bedömning: Det råder stora osäkerheter kring den framtida utvecklingen med hänsyn till trafikens återhämtning efter pandemin, förändringar på den svenska flygmarknaden, den geopolitiska situationen och säkerhetsläget, pågående handelskrig samt omställning av transportsystemet. Det är enligt min bedömning viktigt att löpande följa omvärldsutvecklingen och vid behov pröva behovet av att vidta åtgärder för att parera skeenden och händelser i vår omvärld.

Med hänsyn till de osäkerheter som föreligger är min bedömning att det är än viktigare att vidta åtgärder för att stärka tillförlitlighet och tillgänglighet i infrastruktur och transporter i Arlanda flygplats omland. Jag bedömer att det är en investering för framtiden.

4.1 Pandemins påverkan på flyget och transportsystemet i övrigt

Under åren före coronapandemin såg vi rekordsiffror på Arlanda flygplats. Under år 2018 konstaterades den historiska toppnoteringen på nära 27 miljoner resenärer. Två år senare hade flygmarknaden kollapsat till följd av pandemin och flygets coronarestriktioner. Emellertid inleddes återhämtningen snabbt, men tillväxten under 2023 och 2024 har gått långsammare. År 2024 var antalet passagerare 22,7 miljoner på Arlanda flygplats, vilket motsvarar omkring 85 procent av antalet passagerare år 2019, året före pandemins början.

Jag konstaterar att flyget världen över, likt fågel Fenix, har rest sig efter pandemin. Men återhämtningen går långsammare i Sverige och kommer enligt bland annat Trafikverket och Transportstyrelsen fullt ut att nås omkring år 2030. Beträffande inrikesflyget kommer

det dröja ännu längre som, enligt min bedömning, är en direkt konsekvens av fortsatt digitalisering och smarta möten samt inte minst det svenska fenomenet flygskam. Detta bedömer jag riskerar få allvarliga konsekvenser för den svenska tillgängligheten, vilket jag återkommer till i resonemanget nedan.

4.2 Den svenska flygmarknaden förändras

Nordens största flygplats (mätt i antalet flygpassagerare) och största internationella flygplatsnav (mätt i antalet utrikes flyglinjer) ligger i Köpenhamn och har så gjort i decennier, oavsett om man mäter i antalet destinationer, flygbolag, rörelser eller passagerare. Mäter man däremot i störst antal inrikeslinjer och inrikespassagerare trumfar Oslo. Stockholm (Arlanda och Bromma tillsammans) kommer först sedan länge på en tredje plats, före Helsingfors som mer än de övriga nordiska huvudstadsflygplatserna har drabbats av det ryska luftrummets avstängning från 2022.

Flygbolaget SAS har efter en flerårig rekonstruktion både nya ägare och nya allianspartners. Svenska staten har inte längre ägarintresse, medan danska staten är kvar som aktiv storägare tillsammans med bland annat flygbolagen Air France och KLM. SAS har omgående valt att fokusera på att utveckla sin trafik från navet på Copenhagen Airport. Detta inkluderar bland annat nya planerade interkontinentala destinationer från Köpenhamn och direktlinjer från Köpenhamn till fler orter i Sverige medan samarbetet fördjupas genom SkyTeam med Paris och Amsterdam. Copenhagen Airport hade 2024 29,9 miljoner passagerare i jämförelse med Arlandas 22,7 miljoner. Det är 7,2 miljoner eller 32 procent fler passagerare. Copenhagen Airport har därmed återhämtat sig till 2019 års trafiksiffror medan Arlanda flygplats har återhämtat sig till omkring 85 procent av 2019 års nivå. Det är dock värt att notera att antalet destinationer från Arlanda flygplats i dag är tillbaka på de nivåer som rådde före pandemin och att antalet destinationer inte ligger långt efter Copenhagen Airport, vilket samtidigt är betydligt fler än vad både Oslo och Helsingfors har.

Under 2024 ökade antalet passagerare på svenska flygplatser med 1,5 procent i jämförelse med motsvarande period 2023. Arlanda

flygplats hade en tillväxt på över 4 procent tack vare en ökning av utrikestrafiken.

Utrikestrafiken ökade i Sverige med 3,5 procent under 2024. Inrikestrafiken minskade med 9 procent i landet som helhet och med 10 procent för Arlanda flygplats. Det bekräftar en långsiktig trend av stagnation i inrikesresandet med flyg och som bedöms fortsätta under överskådlig tid. Dessutom har delar av inrikesmarknaden nu blivit så slimmad både beträffande efterfrågevolymen och i kapacitetstermer att flera kommersiella inrikeslinjer riskerar att förlora trafiken till och från Stockholm.

BRA Flyg har nyligen ingått ett sjuårigt avtal med SAS som innebär att bolaget sedan årsskiftet 2024–2025 flyger på uppdrag av SAS med Arlanda flygplats som bas. Bolaget har slutat flyga på Bromma och därmed har reguljärflyget till och från Bromma flygplats i stort sett upphört förutom någon enstaka inrikes flyglinje.

Effekterna av detta innebär, åtminstone på kort sikt, att inrikesmarknaden konsolideras till i princip två flygbolag, SAS och Norwegian, samt att inrikestrafiken koncentreras kring ett nationellt nav, Arlanda flygplats.

Betydelsen av tillgängliga och effektiva marktransporter till och från Arlanda flygplats förstärks i samband med att inrikestrafiken avvecklas på Bromma. Sverige har genom detta i Arlanda flygplats endast ett flygplatsnav för inrikesflyget, för resor till Stockholm och till andra delar av landet eller för utrikes flygresor.

4.3 Den geopolitiska situationen ger nya utmaningar

Den geopolitiska situationen i Europa och globalt har försämrats efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina år 2022. Till detta kommer även hot som otillbörlig informationspåverkan, cyberangrepp, illegal underrättelseinhämtning, terrorism och sabotage, hot mot samhällsviktig verksamhet, utnyttjande av ekonomiska beroenden, gängkriminalitet och klimatförändringar som påverkar transportsystemets funktionalitet.

Ett storskaligt krig pågår sedan tre år i Ukraina, där krigets verkningar inte är begränsade till enbart Ukraina, varför förutsättningarna för svensk säkerhetspolitik förändrats i grunden. Sedan den 7 mars 2024 är Sverige medlem i försvarsalliansen Nato. Det finns

en bred och alltmer komplex hotbild mot Sverige och svenska intressen. Hotet mot Sverige har ökat, samtidigt som Sverige ges möjligheter till kollektivt försvar som allierad i försvarsalliansen Nato.

Den svenska förmågan att kunna stödja andra allierade, bland annat genom värdlandsstöd, är avgörande för att försvarsalliansen Nato ska kunna verka i vår del av Europa. Sverige ska kunna upplåta territorium, bland annat genom att utgöra ett uppmarsch- och basområde för allierade mark-, sjö- och flygstridskrafter samt bistå med att försörja och transportera allierades styrkor på svenskt territorium. Värdlandsstödet och därmed sammanhängande logistik och underhållsresurser behöver utvecklas i nära samarbete med våra grannländer. Här har transportsystemet en stor betydelse.

Förmågan inom det civila försvaret behöver fortsatt stärkas, och kunna möta de behov som finns vid höjd beredskap och ytterst i krig. Samhällets motståndskraft kan ses som en del i försvarsalliansen Natos samlade förmåga till både avskräckning och försvar.

Transportsystemets öppenhet och tillgänglighet kan utnyttjas av fienden och kriminella individer och gäng. Intrång och störningar kan drabba anläggningar, system och organisationer. Säkerhetsrisker kan till exempel uppkomma i samband med upphandling och användning av olika varor och tjänster.

Transporter är nödvändiga i vårt samhälle och kan vara av avgörande betydelse när samhället utsätts för stora påfrestningar. Robusta försörjningssystem är en viktig grund och medvetandet om antagonistiska hot behöver höjas för att uppnå en ökad motståndskraft.

4.4 Klimat och omställning

Det är ont om tid för flyget att nå klimatmålen. Om inte konkreta åtgärder vidtas omgående kan det bli svårt att åstadkomma en effektiv omställning till en fossilfri luftfart. Utgångspunkten för mina åtgärdsförslag är att luftfarten ska vara klimatneutral senast 2045. Det finns enligt min bedömning ingen konkret nationell handlingsplan för att nå klimatmålen på plats i dag och det saknas en samordning för att möjliggöra en sådan plan för berörda aktörer. Tiden är knapp och enligt svensk klimatlagstiftning ska flyget år 2045 vara fossilfritt för att nå det svenska klimatmålet och EU:s klimatlag från 2020 som anger att EU ska vara klimatneutralt år 2050. Liknande mål har under

2022 fastställts på global nivå genom beslut inom ICAO. För att uppnå målbilden och få ett fossilfritt flyg kommer det, enligt min mening, att krävas teknologiska genombrott.

Flygbränslets omställning är avgörande. På kort och medellång sikt är el och biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Sker ingen substantiell ökning av biobränslen kommer priset på biobränsle att öka över tid på grund av den ökade efterfrågan från flera sektorer. Detta kommer att leda till ett ökat pris på biobränslen vilket i sin tur kommer att leda till ökade priser för flygresor. Hur mycket dyrare flygbränslet blir i en situation med omställt flyg är svårt att kvantifiera. Flera faktorer påverkar efterfrågan på flygresor och biljettpriset är en sådan faktor. Flygbranschen har själva ställt upp ambitiösa mål för en omställning till ett fossilfritt flyg och i september 2024 redovisades en uppdaterad färdplan inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. Målen innebär att inrikesflyget skall vara fossilfritt senast år 2030 samt att det internationella flyget skall vara fossilfritt senast år 2045, i enlighet med de politiska klimatmålen.

Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i önskvärd omfattning samtidigt som efterfrågan kommer att öka avsevärt.

Jag har i mina tidigare utredningar påpekat det brådskande behovet av en aktörssammansatt biobränslekommission som ska värdera och föreslå konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, med syfte att täcka behovet och bidra till att nå klimatmålet år 2045. Jag noterar att åtgärder inom näringslivet har vidtagits för att etablera produktionsanläggningar men omfattningen av dessa är förhållandevis blygsamma samtidigt som jag noterar att vissa initiativ stoppats. Jag står kvar vid mina tidigare bedömningar och ser behov av att insatserna behöver stärkas upp och samordnas i en större omfattning i enlighet med mina tidigare förslag.

4.5 Den globala handeln och ekonomin utmanas

Den ekonomiska världsordningen vi varit vana vid har på kort tid blivit mer oförutsägbar. Den oroliga geopolitiska situationen och klimathotet är kända påverkansfaktorer. Nu har även hotet om

högre tullar från USA:s sida plötsligt tillkommit och kan bli inledningen på ett begynnande globalt handelskrig. Om det blir så eller inte är i skrivande stund allt för tidigt att säga och utfallet av politiska beslut från olika parter kan snabbt komma att ändras. Det finns en risk att USA:s upptrappade handelskonflikt med framför allt Kina kan påverka den globala ekonomin negativt, eftersom ett handelskrig eller oron för att ett handelskrig kommer, och kan hålla tillbaka både investeringar och konsumtion, inte minst i den amerikanska ekonomin. En sådan utveckling skulle påverka ett export- och importberoende land som Sverige negativt.

4.6 EU-lagstiftning förändras på flera fronter

4.6.1 Gemensam transportmarknad

För att bidra till de svenska transportpolitiska målen krävs att infrastrukturplaneringen i Sverige samspelar väl med internationell infrastrukturplanering. Transporter är ett viktigt politikområde även inom EU eftersom det är en förutsättning för att bidra till rörlighet för människor och varor inom unionen.

Arbetet inom EU har främst gått ut på att inrätta en gemensam transportmarknad, tillåta frihet att tillhandahålla tjänster och öppna upp transportmarknaderna. I samband med öppnandet av transportmarknaderna har det varit centralt att samtidigt skapa rättvisa konkurrensvillkor både inom de enskilda trafikslagen och mellan dem. Harmoniseringen har därför fått allt större betydelse och omfattar nu nationella rättsliga och administrativa bestämmelser samt tekniska, sociala och skattemässiga system för transportsektorn.

På transportinfrastrukturområdet finns EU-rättsakter för att främja utveckling, drift och underhåll av transportinfrastrukturen på ett sådant sätt att den bidrar till säkra, effektiva och miljövänliga transporter. Exempel på sådana rättsakter är Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (driftskompatibilitetsdirektivet) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG av den 19 november 2008 om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet).

4.6.2 Transporteuropeiska transportnätet

När det gäller utveckling av transportinfrastruktur är Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (TEN-T-förordningen) av central betydelse.

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) omfattar infrastrukturen för alla trafikslag – väg, järnväg, luftfart och sjöfart inklusive inre vattenvägar samt urbana knutpunkter och multimodala kopplingar mellan trafikslagen. TEN-T-förordningen syftar till att bygga ett pålitligt, sömlöst och högkvalitativt transportnätverk som säkerställer hållbara anslutningar över hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och saknade länkar. Rådet anförde i samband med att de antog den nya, reviderade, TEN-T-förordningen 2024 att nätet kommer att bidra till att uppnå EU:s mål för hållbar rörlighet samt ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

TEN-T-förordningen definierar krav för infrastrukturen med tre målår: år 2030 för stomnätet, år 2040 för det utvidgade stomnätet och år 2050 för hela TEN-T (övergripande nätet). Sverige har åtagit sig att utveckla nätet och genomföra lämpliga åtgärder så att nätet uppfyller förordningens riktlinjer under förutsättning att det ryms inom tillgängliga ekonomiska resurser. TEN-T-förordningen definierar också nio europeiska transportkorridorer (tidigare stomnätskorridorer) som är de delar av stomnätet som är av högsta strategiska betydelse för utvecklingen av hållbara och multimodala gods- och persontransportflöden i EU. Sverige berörs av två av dessa: Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön.

Regeringen gav i oktober 2024 Trafikverket i uppdrag att analysera kraven i EU:s reviderade förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trafikverket lämnade en skriftlig redovisning av uppdraget till regeringen i slutet av februari 2025. I Trafikverkets analys konstateras att Sverige redan i dag uppfyller kraven i förordningen för vissa områden, medan det för andra finns ett gap som uppfylls vid angivna målår med nuvarande inriktning i planeringen. I några fall föreslår Trafikverket att regeringen bör överväga om att ansöka om undantag enligt förordningens bestämmelser. I några fall föreslår Trafikverket att regeringen avvaktar Trafikverkets

kommande förslag i nationell plan innan man tar ställning. I förordningen har bland annat ökad intermodal integrering och multimodala godsterminaler fått ett ökat utrymme. I förordningen pekas exempelvis även ut urbana knutpunkter och kraven på dessa.

4.6.3 EU-rättsakter i bredare kontext

Det finns en stor mängd EU-rättsakter som inte reglerar transportinfrastrukturen i sig, men som i hög grad påverkar efterfrågan och användningen av infrastrukturen samt byggnation av den. Exempel på nyligen tillkomna eller föreslagna rättsakter är lagstiftningspaketet om klimat (55-procentspaketet), inklusive ändrade regler för EU:s utsläppshandel, regler om laddinfrastruktur och vätgas (AFIR) samt regler för att minska utsläppen och öka användningen av hållbara drivmedel för sjöfarten (Fuel EU Maritime) respektive flyget (ReFuel EU Aviation). Vidare finns ett reviderat direktiv om kombinerade transporter, ett reviderat direktiv om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (mått- och viktdirektivet), samt det nyligen reviderade direktivet om ett ramverk för införande av intelligenta transporter på vägområdet och för gränssnitt mot andra transportslag (ITS-direktivet)

4.6.4 En ny kapacitetsförordning under framtagande

Europeiska kommissionen presenterade i juli 2023 ett förslag till en ny järnvägskapacitetsförordning. Förordningen är tänkt att ersätta delar av direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (SERA), samtidigt som förordning (EU) 913/ 2010 om ett europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftig godstrafik upphävs, och därmed skapa en gemensam och direkt tillämplig process för planering och tilldelning av kapacitet för hela Europa. Förslaget innebär en ny ansats för att planera och tilldela kapacitet på järnväg som bygger på de idéer och förslag som delar av branschen tagit fram under lång tid i TTR-projektet inom ramen för RailNet-Europe (RNE) samarbetet. Medlemsstaterna har antagit en allmän riktlinje och Europaparlamentet har antagit sin förhandlingsposition inför trilogförhandlingarna. Slutresultatet av trilogförhandlingarna

bedöms preliminärt kunna finnas framme under år 2025. Ett slutligt ställningstagande om kapacitetsförordningen kan komma att innebära betydande förändringar av såväl nationella författningar inom området som i nuvarande processer för både infrastrukturförvaltare och tågbolag när det gäller att planera och tilldela kapacitet för tågtrafik.

5 Trafikens förväntade utveckling och regionala strategier

5.1 Trafikens utveckling

Bedömning: Jag bedömer, med hänsyn till prognoser för befolkningsutveckling, samhällsutveckling i stort och flygtrafikens utveckling vid Arlanda flygplats, att resande och transporter på väg och järnväg kommer att öka. Jag uppskattar att Arlanda flygplats kan komma att ha kring 40 miljoner flygpassagerare år 2050. Jag bedömer, utifrån Trafikverkets prognoser, att vägtransporterna kommer att öka i en högre takt och med högre nivåer i jämförelse med den bedömning som gäller för den nationella nivån (25 procent), eftersom Arlanda befinner sig i storstadsregionen Stockholm-Uppsala. Jag bedömer vidare att tågresandet kommer att öka med kring 60 procent till år 2040. Det kommer enligt min bedömning att ställa omfattande krav på både väg- och järnvägskapaciteten samt tågbolagens förmåga att möta den växande efterfrågan.

Det råder stora osäkerheter om den framtida utvecklingen, inte minst gäller det för flygresandet som i högre utsträckning än andra trafikslag påverkas av den geopolitiska utvecklingen och internationella ekonomitrender. Dessutom är luftfarten bara i inledningen av den omfattande omställningen till fossilfrihet för att nå nationella och internationella klimatmål inom 20–25 år. Trafikverkets senaste prognoser visar på en fortsatt ökning av resande och transporter, huvudsakligen i linje med den historiska utvecklingen.

På nationell nivå förväntas bilresandet öka med omkring 25 procent till 2040 (räknat i personkilometer) och bilen kommer även framgent stå för en helt dominerande del av personresandet.

Ökningen drivs av en ökande befolkning och ekonomisk tillväxt. Trafiken ökar framför allt kring de större städerna där befolkningsökningen är som störst.

Tågresandet beräknas enligt Trafikverket öka generellt sett med över 50 procent till 2040, även det drivet av ökande befolkning och inkomster, men också av befolkningskoncentration till de större städerna där kollektivtrafikandelen är större och fortsatt antas växa.

Godstransporterna väntas enligt Trafikverket huvudsakligen öka i linje med historisk utveckling, men där sjötransporterna väntas få minskade volymer på grund av en minskande import av oljeprodukter.

Elektrifiering av transportsystemet är en viktig inriktning för att minska växthusgasutsläppen. För att åstadkomma det krävs både elfordon och laddinfrastruktur. Dagens biltrafik med klimatutsläpp kommer på sikt ersättas med biltrafik som i större utsträckning orsakar en betydande trängsel.

Från de senaste långtidsprognoserna (Trafikverket och Swedavia AB) för svensk luftfart som jag tagit del av så landar min slutsats i att flygtrafiken på Arlanda flygplats fortsätter växa, men i en långsammare takt än tiden för rekordåren före pandemin. Min bedömning i dag är att Arlanda, med knappt 23 miljoner flygpassagerare 2024, kan komma att ha omkring 40 miljoner flygpassagerare runt 2050.

Normalt följer trafikutvecklingen konsumentprisindex men det finns ett antal centrala osäkerhetsfaktorer. Som vanligt påverkas flygmarknaden av den makroekonomiska tillväxten och andra omvärldsfaktorer, som krig och farsoter. När flyget nu på ett par decennier ska bli helt fossilfritt råder det samtidigt osäkerhet kring hur efterfrågan kommer att påverkas. Min sammanvägda bedömning, som ligger i linje med olika aktörer såsom Airbus, IATA, Swedavia AB och Trafikverket, innebär att flygtrafiken (inklusive flygtrafiken på Arlanda) kommer fortsätta växa över tiden mot år 2050.

Bredvid Arlanda flygplats prognosticerade passagerartillväxt vill jag lyfta ytterligare två centrala prognoser, som påverkar statens vägval för väg- och järnvägsåtgärder i Arlandas omland. Dels att befolkningen i Sveriges största lokala arbetsmarknadsregion antas öka med nästan en fjärdedel fram till 2040, dels att Trafikverket i sin senaste långtidsprognos bedömer att vägtransporterna i Sverige kommer öka med 25 procent fram till år 2040 och att tågresandet i Sverige kommer att öka med 50 procent fram till år 2040. Eftersom Arlanda befinner sig i Sveriges största storstadsregion är bedöm-

ningen att vägtrafiken runt Arlanda kommer öka ännu mer och att tågtrafiken till Arlanda flygplats bedöms öka med 60 procent under samma tidsperiod. Det betyder en omfattande trafikökning på järnväg till och från Arlanda flygplats, vilket ställer omfattande krav på både järnvägskapacitet och att tågbolagen har förmåga att möta den växande efterfrågan. I min tidigare utredning om Arlanda flygplats (Arlandautredningen) föreslog jag att det bör finnas kollektivtrafiklösningar för att nå minst 60 procent kollektivtrafikandel till och från Arlanda år 2030. Min bedömning är att denna målsättning är möjlig att nå men det kräver omgående åtgärder både i väg- och järnvägsinfrastrukturen och i kollektivtrafikens utbud.

5.2 Regionala strategier och planer på längre sikt

Bedömning: Stockholmsområdet och Arlanda flygplats är viktiga destinationer eller res- och transportmål för Sveriges medborgare, besökare och näringsliv. Med Arlanda som Sveriges dominerande flygplats för nationella och internationella flygresor och transporter har flygplatsen stor betydelse i ett stort land som Sverige, med inte minst långa inrikes avstånd. Även om jag, med hänsyn till uppdragets karaktär, gjort vissa geografiska avgränsningar har det varit viktigt för mig att ta hänsyn till Arlanda flygplats och Stockholmsregionens betydelse för olika regioner och hur man inom dessa regioner ser på sin framtida utveckling och transportsystemets betydelse.

Jag konstaterar att Arlanda flygplats betydelse och upptagningsområde påverkas av såväl närheten till Sveriges huvudstad och Mälardalsregionen, som närheten till andra internationella flygplatser och andra länder. I de regionala strategierna och i de regionala ambitionerna om att utveckla transportsystemet råder oftast ett lokalt eller regionalt fokus, vilket är naturligt enligt min mening.

Utifrån de regionala strategierna och planerna konstaterar jag att Arlanda flygplats upptagningsområde framför allt är Stockholms- och Mälardalsregionen och regionerna i Svealand och Norrland. Stockholmsregionen är av betydelse även för de sydligaste regionerna, men fokus ligger där mer i riktning mot den europeiska kontinenten och Köpenhamns flygplats.

Även om det har framförts synpunkter från regionalt håll om att jag i mina delrapporter har haft ett alltför begränsat geografiskt fokus är min bedömning att jag genom mina förslag till åtgärder bidrar till ett mer hållbart och tillgängligt transportsystem för medborgare, besökare och näringsliv och alla som använder Arlanda flygplats både i ett regionalt som nationellt perspektiv.

5.2.1 Inledning

I detta avsnitt väljer jag att redovisa vissa offentliga intressenters strategier och planer på längre sikt som berör Arlanda flygplats eller transportsystemet i Arlanda flygplats omland.

Med hänsyn till Arlanda flygplats betydelse både för regioner och för Sverige som nation väljer jag att redovisa ett urval av offentliga intressenter syn på Arlanda flygplats eller på transportsystemet i stort.

5.2.2 Kommuner, regioner och samarbetsorganisationer inom Arlanda flygplats omland

Mälardalsrådet

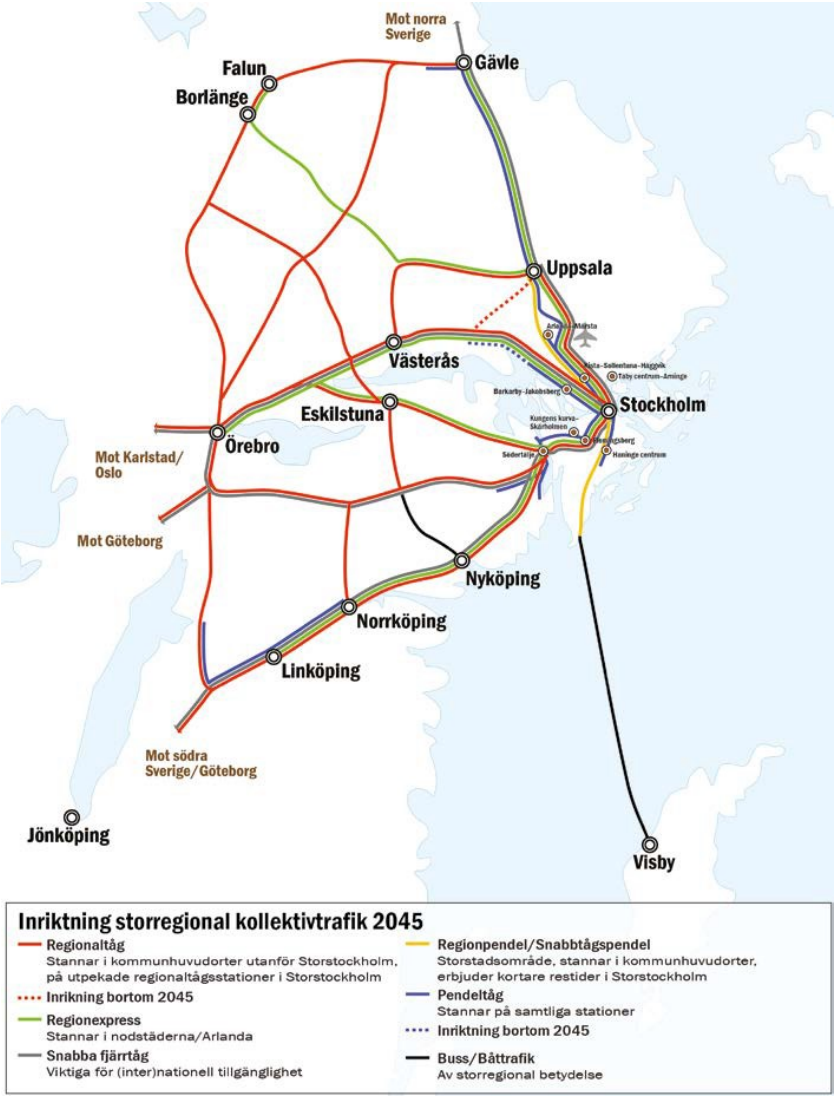
Sju regioner (Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro län, Sörmland, Östergötland och Gotland) samarbetar inom ramen för Mälardalsrådets transport- och infrastruktursamarbete ”En bättre sits”. Samarbetet innebär bland annat att man tillsammans tar fram gemensamma prioriteringar i syfte att stärka utveckling i Stockholm-Mälarregionen. Enligt Mälardalsrådet gör den storregionala samverkan att regionens samlade resurser och investeringar nyttjas bättre och banar väg för en internationell konkurrenskraft. Genom att knyta samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälarregionen stärks hela regionens konkurrenskraft. Målet är att skapa ett transportsystem där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till ökad attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarregionen och som stöttar en hållbar regional utveckling i Stockholm-Mälarregionen ekonomiskt, socialt och ekologiskt.

I Mälardalsrådets systemanalys konstateras att det finns kapacitetsbrist i såväl Arlandas infrastruktur som i den anslutande landinfrastrukturen, på både Ostkustbanan och E4:an. Utöver flygresenärerna tillkommer de som arbetar vid flygplatsen. Vägsystemet till Arlanda anses vara hårt belastat och kommer att belastas än mer av den förväntade dubbleringen av antalet resande till/från flygplatsen, de planer som finns på fler arbetstillfällen i flygplatsområdet samt en kraftigt ökande logistiknäring.

Det storregionala kollektivtrafiksystemet har en avgörande funktion för att stärka de funktionella sambanden och förstora regionens arbets- och bostadsmarknader. För att åstadkomma en överflyttning från biltrafiken till kollektivtrafiken och knyta samman regionen måste systemet i sin helhet vara konkurrenskraftigt, tillförlitligt, tillgängligt, effektivt och attraktivt.

Den storregionala kollektivtrafiken behöver enligt Mälardalsrådet utvecklas till ett sammanhållet system över administrativa gränser med spårtrafiken som grund. Regiontågstrafiken är högt prioriterat. Kollektivtrafiken behöver vara mer attraktiv än bilen i storregionala stråk, vilket bland annat uppnås genom fler avgångar och kortare restider. Ambitionen behöver vara maximalt 45 minuters restid mellan angränsande nodstäder i järnvägsstråken, bytesfria resor mellan nodstäder och minst halvtimmestrafik i rusningstrafik. Nedanstående karta visar den långsiktiga inriktningen för den storregionala kollektivtrafiken på stråknivå till och med år 2045.

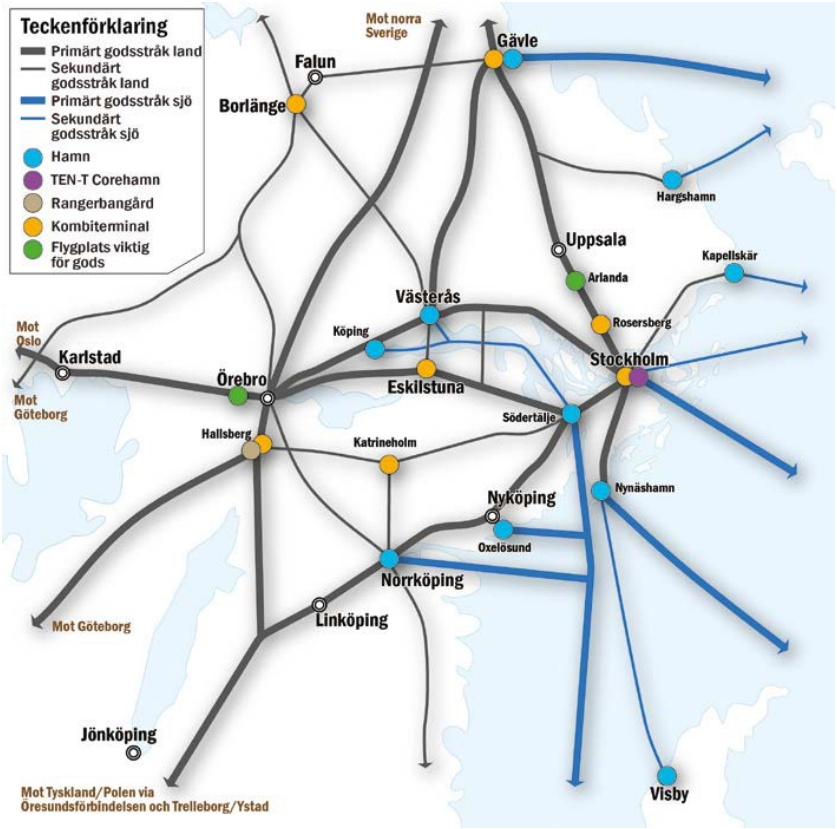
Figur 5.1 Mälardalsrådets inriktning för storregional kollektivtrafik år 2045



Källa: Mälardalsrådet.

I Stockholm-Mälarregionen finns gemensamma ställningstaganden för godstransporternas utveckling; ökad järnvägskapacitet, effektivisering och framtidssäkring av transportsystemet och omställning till hållbara godstransporter samt att godset kommer fram i tid även under störning.

Figur 5.2 Stockholm-Mälarregionens viktiga godsstråk och noder



Källa: Mälardalsrådet.

Internationell tillgänglighet är avgörande för att upprätthålla Stockholm-Mälarregionens konkurrenskraft. Koncentrationen av beslutsfunktioner, internationella flygförbindelser, högspecialiserade funktioner och stora evenemang i huvudstads-regionen understryker därtill betydelsen av hög nationell tillgänglighet till denna. Regionens gemensamma ställningstaganden för den internationella tillgänglighetens utveckling är; Arlanda är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft och ska vara Nordens ledande flygplats, det ska finnas en god internationell tillgänglighet via en miljömässigt hållbar sjöfart och den internationella tillgängligheten med tåg för Stockholm-Mälarregionen måste förbättras.

Mälardalsrådet förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 genomförs enligt tidplan och utan förseningar bland annat avseende Ostlänken, två nya spår på sträckan Uppsala–länsgränsen Stockholm/Uppsala, utbyggnad till fyrspår mellan Tomteboda och Kallhäll och E4 Förbifart Stockholm. Inför kommande planperiod lyfter Stockholm-Mälarregionen fram flera investeringsbehov bland annat trimningsåtgärder för att möjliggöra storregional tågtrafik och utveckling av pendeltågstrafiken, åtgärder längs med Ostkustbanan (station för regionaltåg i Solna, utökad vändkapacitet vid Uppsala, upprustad bana vid Knivsta, ökad kapacitet vid Upplands Väsby station, stations- och bangårdsombyggnad Märsta station) och utökad kapacitet Stockholm Central–Tomteboda bangård samt E4 med utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda, som annars blir en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur.

Region Stockholm

Den aktuella utvecklingsplanen för Stockholmsregionen, RUFS 2050, gäller fram till och med hösten 2026. I den har regionen identifierat sex långsiktiga utmaningar; att möjliggöra befolkningstillväxt och samtidigt förbättra regionens miljö och invånarnas hälsa, att åtgärda kapacitetsbrister samtidigt som behoven fortsätter att växa, att vara en internationellt ledande storstadsregion i en växande global konkurrens, att minska klimatpåverkan och samtidigt möjliggöra ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt, att ha en fortsatt öppen region och samtidigt stärka inkluderingen och att öka tryggheten i regionen samtidigt som världen upplevs som osäker.

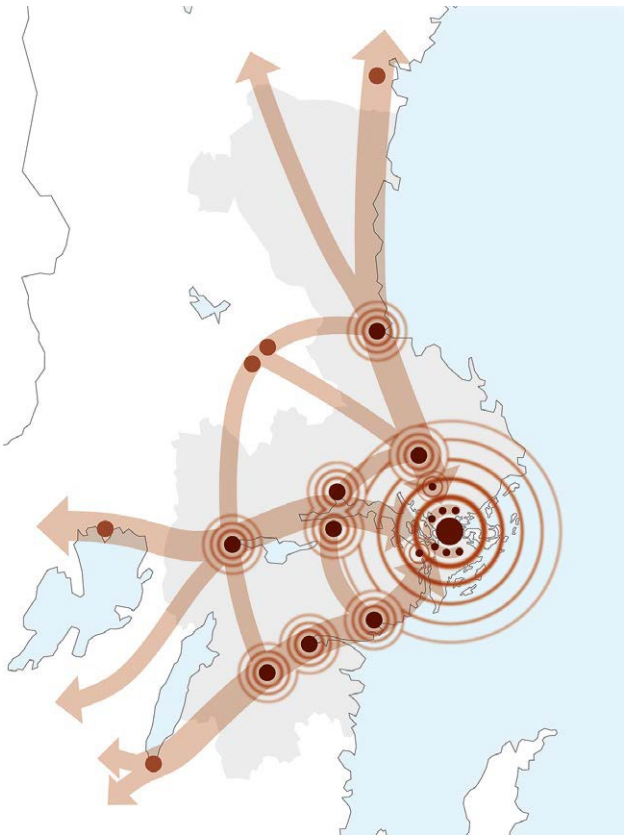
I den regionala utvecklingsplanen är visionen att bli Europas mest attraktiva storstadsregion. Regionen har därtill tagit fram fyra övergripande mål som beskriver hur regionen ska vara år 2050:

- En tillgänglig region med god livsmiljö. Som delmål till detta mål anges bland annat att kollektivtrafikens restid mellan regionala stadskärnor, och till Arlanda flygplats, ska vara konkurrenskraftig med bilens restid.
- En öppen, jämställd, jämlik och inkluderande region.

- En ledande tillväxt- och kunskapsregion.
- En resurseffektiv och resilient region utan klimatpåverkande utsläpp.

Den rumsliga strukturen är central i den regionala utvecklingsplaneringen. Stockholmsregionens rumsliga utveckling mot år 2050 sammanfattas i sex rumsliga principer: stadsutveckling i de bästa kollektivtrafiklägena, sammanlänkade regionala stadskärnor, resurseffektiva system för människor och gods, sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö, starkare kopplingar mellan stad och land samt tillgängliga innovations-, företags- och beslutsfattarmiljöer.

Figur 5.3 Rumslig inriktning för Östra Mellansverige år 2050



Källa: Region Stockholm.

Förhållningssättet enligt RUFS är att främja Arlandas roll som ledande flygplatsnav i Norden, ha beredskap för att bygga en fjärde rullbana och utökad terminalkapacitet, att stärka den storregionala, regionala och lokala tillgängligheten till Arlanda, att förbättra möjligheten att ta sig till Arlanda med kollektivtrafik och utveckla integreringen av Arlanda i det regionala och nationella järnvägssystemet samt att stärka Arlandas funktion som flygfraktsterminal. Arlanda-Märsta ligger i Sigtuna kommun och är en av åtta utpekade regionala stadskärnor i länet. Regionen ser en utvecklingspotential genom närheten till Arlanda flygplats och läget mellan Stockholm och Uppsala.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Stockholms län är inriktad mot år 2035. Målen går mot hållbar mobilitet, tillgänglig region och ett ansvarsfullt kollektivtrafiksystem.

Kollektivtrafikplan 2050 är Region Stockholms långsiktiga plan för kollektivtrafikens utveckling och visar hur kollektivtrafiken behöver utvecklas för att nå målen i RUFS och trafikförsörjningsprogrammet. I planen har bland annat identifierats långa restider till och från nordost och Södertälje och kapacitetsbrister för de inre delarna av pendeltågssystemet, längs E4-stråket och Märsta bytespunkt. Åtgärder med relevans för Arlanda är en utvecklad region-, regionpendel- och pendeltågstrafik kompletterad med anslutande busstrafik, tvärgående expressbuss Norrtälje–Arlanda och Bålsta–Arlanda, förlängd Roslagsbana till Arlanda och stadsstomtrafik i regionala stadskärnan Arlanda-Märsta.

I Kollektivtrafikplan 2050 redogör Region Stockholm för restider med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats. I tabellen nedan redovisas restider mellan ett urval av de regionala stadskärnorna och Arlanda i ett nuläge respektive år 2050 med beslutade åtgärder enligt regionen.

Tabell 5.1 Restider med kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda i ett nuläge respektive år 2050 med beslutade åtgärder

Restid i minuter

	Nuläge	År 2050
Arlanda–Barkarby	58	51
Arlanda–Flemingsberg	58	54
Arlanda–Kista	23	23
Arlanda–Stockholms City	21	21
Arlanda–Södertälje	84	84
Arlanda–Täby	66	55

Källa: Region Stockholm.

För närvarande pågår en process inom regionen med att ta fram RUFS 2060. Beslut om ny plan planeras i maj 2026. Samrådsförslaget innehåller bland annat en till viss del justerad vision samt reducering och justering av de övergripande målen.

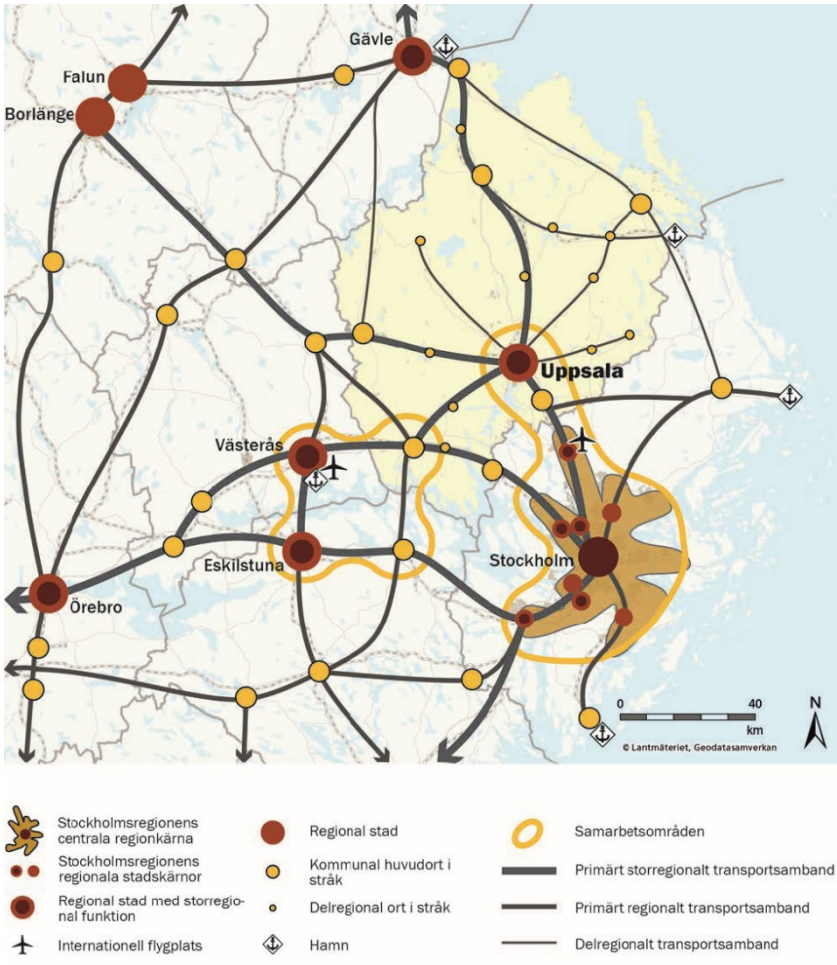
Region Uppsala

I den regionala utvecklingsplanen anges tre strategiska utvecklingsområden: en region för alla, en hållbart växande region och en nyskapande region. Inom ramen för en hållbart växande region finns bland annat det långsiktiga utvecklingsmålet ett transporteffektivt samhälle med tillgängliga och hållbara transporter. Man lyfter bland annat fram en kapacitetsstark kollektivtrafik som ger möjligheter till ökad sysselsättning genom pendling och bidrar även till minskad miljöbelastning, färre trafikolyckor och minskad trängsel. Man nämner att en omställning till effektiva och hållbara godstransporter behöver ske, där elektrifiering och digitalisering är viktiga delar. Flera tunga transporter behöver genomföras med andra trafikslag än väg.

För att underlätta för en helhetssyn på den regionala fysiska planeringen har en gemensam planeringsinriktning för hela Östra Mellansverige arbetats fram med sikte på år 2050. Denna inriktning har konkretiserats i nedanstående strukturbild för Region Uppsala.

Figur 5.4 Strukturbild för Uppsala län

De högst prioriterade noderna och stråken som har en nyckelfunktion för målen för en växande region



Källa: Region Uppsala.

Region Uppsala redovisar i sitt trafikförsörjningsprogram behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen. Region Uppsala konstaterar att det är ett län med varierande förutsättningar som bland annat har en storregional kärna i Uppsala stad med drygt 45 procent av länets totalt cirka 375 tusen invånare. Arbetspendlingen är avgörande för sysselsättning och tillväxt.

Ostkustbanan, Mälarbanan och 55:an-stråket utgör bärande axlar för vardagsresandet i länet.

Figur 5.5 Resandeflöden med UL och SL längs de större kollektivtrafikstråken 2019

Resande med buss och tåg



Källa: Region Uppsala.

Uppsala län är en region där in- och utpendling över kommun och länsgränser är omfattande. Utanför länet är de viktigaste målpunkterna Arlanda, Kista samt centrala Stockholm, Västerås och Gävle.

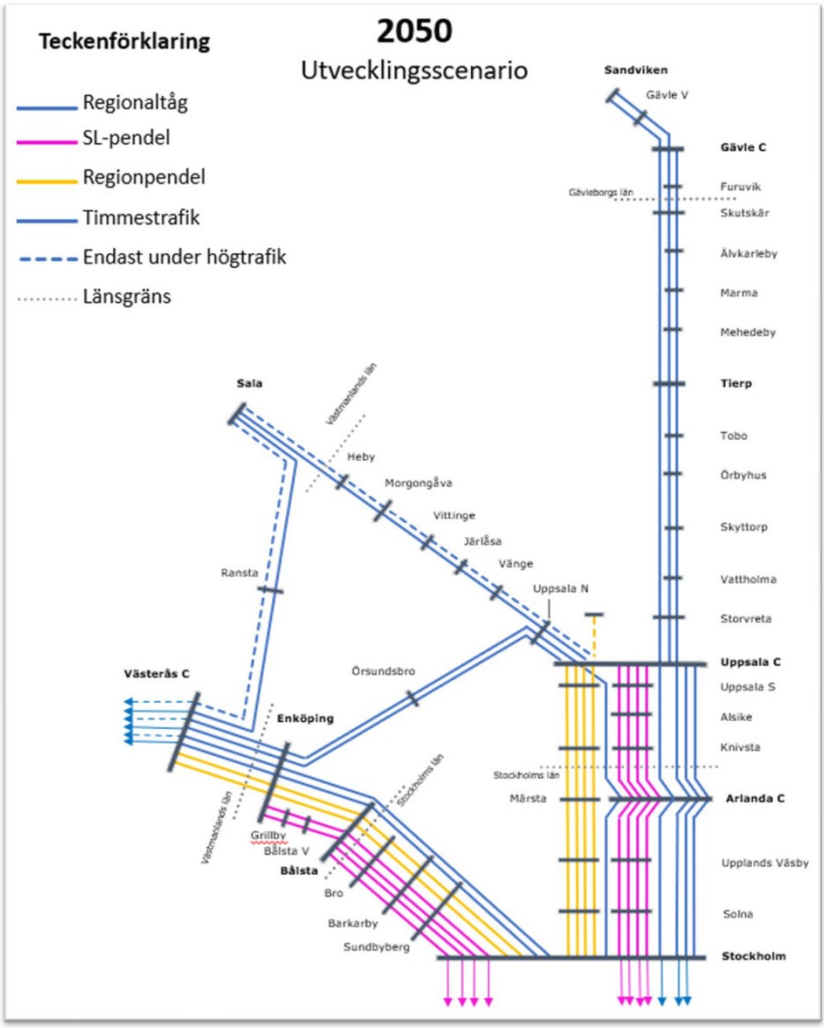
Region Uppsala har identifierat behov av en ny järnväg i Arosstråket mellan Enköping och Uppsala. Utökad kapacitet i stråket Uppsala–Arlanda–Stockholm är att betrakta som den högst prioriterade frågan för kollektivtrafiken för att kunna uppnå den regionala visionen och målen.

I figuren nedan framgår ett utvecklingsscenario i riktning mot år 2050 och åren framöver där Region Uppsala visar på en visionär bild för hur tågsystemet kan komma att se ut i ett längre tidsper-

spektiv. I denna visionära bild ingår en järnväg mellan Uppsala och Enköping, vilket kräver ny infrastruktur och som inte finns med i nuvarande nationella plan. Arosbanan skulle här knyta ihop Mälardalen och möjliggöra resandeutbyte mellan Västerås och Enköping med Uppsala och Arlanda flygplats norrifrån. I utvecklingsscenariot finns även ett flertal nya stationslägen med.

Figur 5.6 Potentiellt utvecklingsscenario av samhällsfinansierad tågtrafik i Uppsala län

Varje linje visar en tågavgång under en maxtimme



Källa: Region Uppsala.

Arlandaregionen

Arlandaregionen är ett samarbete mellan Knivsta kommun, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, Vallentuna kommun och Swedavia AB. Målet för samarbetet är att uppnå en positiv samhällsutveckling som gynnar både Arlandaregionens och flygplatsens utveckling.

Arlandaregionen lyfter fram den regionala stadskärnan Arlanda-Märsta som en av Stockholmsregionens åtta yttre regionala stadskärnor. Man ser behov av att skapa hållbara och ändamålsenliga transportflöden av resenärer och gods till och från flygplatsen. Bland dagens brister pekar man bland annat på den extra stationsavgift som tillkommer vid på- och avstigning vid Arlanda flygplats.

Arlandaregionen har gemensamt prioriterat strategiska infrastruktursatsningar som bidrar till en ökad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats. Arlandaregionen lyfter bland annat fram behov av:

- Förbättrad kapacitet vid Ostkustbanan genom fler spår på sträckan Stockholm–Uppsala och satsningar på funktionella resecentrum i Arlandaregionen, upprustning och utveckling av Märsta station samt förbättrad spårkapacitet genom Märsta, omvandling av bytespunkten Upplands Väsby till ett modernt resecentrum samt utbyggnad och utveckling av Knivsta station.
- Förlängning av Roslagsbanan till Arlanda flygplats.
- Förbättrad kapacitet på E4 med nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser. Behov av fler körfält mellan Glädjens trafikplats i Upplands Väsby till trafikplats Arlanda samt förstärkt kapacitet vid trafikplatserna Hammarby och Måby samt ny trafikplats norr om Alsike.

Stockholm Nordost

Stockholm Nordost är en sammanslutning av kommunerna i nordost. I sammanslutningen ingår kommunerna i Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker. Stockholm Nordosts prioriterade frågor är Roslagsbanan till Arlanda, bättre framkom-

lighet på Norrortsleden, kapacitetsstark kollektivtrafik, bytespunkt Danderyd, stärkt sjötrafik och regional cykling.

Stockholm Nordost anser att internationell, nationell och regional tillgänglighet kräver att Roslagsbanan byggs ut till Arlanda. Det skulle bidra till ett mindre sårbart kollektivtrafiksystem och en förbättrad tillgänglighet. Förbättrade tvärförbindelser nationellt och regionalt kräver ökad framkomlighet på Norrortsleden, särskilt med tanke på öppningen av Förbifart Stockholm 2030 som ytterligare kommer att öka belastningen på den redan nu ansträngda tvärleden. Behovet av förbättrad tillgänglighet ställer även krav på förbättrad framkomlighet på E18.

Sigtuna kommun

Sigtuna är värdkommun till Arlanda flygplats. Arbetet med att utarbeta detaljplan kan utföras av kommunens plankontor eller av annan aktör på uppdrag av kommunen, men det är bara kommunen som har befogenhet att bestämma om och när ett område ska detaljplaneläggas och det är alltid kommunen som antar detaljplanen. Detta brukar kallas det kommunala planmonopolet. Sigtuna kommun har i och med planmonopolet en särskild roll och ansvar i att bidra i utvecklingen av området kring flygplatsen.

Från Sigtuna kommun lyfter man fram att Arlanda-Märsta har pekats ut som en av Stockholmsregionens åtta yttre regionala stadskärnor och att utvecklingen är av betydelse för hela regionens samlade konkurrenskraft och attraktivitet. Man anser att Arlanda-Märsta är en stark tillväxtzon. Från kommunens sida ser man en direktförbindelse mellan Arlanda och Märsta som ett första steg att utveckla bostads- och arbetsmarknadsregionen österut mot länen i östra Mellansverige.

Från kommunens sida ser man förbättrad redundans och tillgänglighet till och från Arlanda flygplats som angeläget. Sigtuna kommuns önskemål av infrastruktursatsningar sammanfaller i stort med Arlandaregionens. Sigtuna kommun ser bland annat behov av utbyggnad av Märsta station, ny direktförbindelse mellan Märsta station och Arlanda flygplats samt förbättrad kapacitet på Ostkustbanan genom skapande av fler spår på sträckan Stockholm–Uppsala. Inom Sigtuna kommun finns önskemål om att på sikt inrätta en

BRT-lösning. I figuren nedan framgår en visionär bild över hur en sådan BRT-dragning skulle kunna se ut. Från kommunens sida lyfter man även fram önskemål om färdigställande av Måby trafikplats, breddning av E4 och kapacitetsåtgärder för väg 263.

Figur 5.7 Vision BRT Märsta-Arlanda

Nedan presenteras alternativ 1. Alternativ 2 har en annan sträckning vid passage av E4 som ligger mer söderut



Kommentar: BRT-linjen går delvis på egen bana, delvis i blandtrafik.
Källa: Sigtuna kommun och Swedavia AB.

Stockholms stad

Stockholms stads översiktsplan antogs och vann laga kraft år 2018. I översiktsplanen konstateras att goda förbindelser med världen är viktiga för Stockholms attraktivitet, där Arlanda flygplats är ett nav med globala och nationella kopplingar och Stockholm är knutpunkt i det nationella järnvägs- och vägnätet. Enligt Stockholm stad är utvecklingen av Arlanda flygplats högt prioriterad. Arlanda flygplats behöver växa ytterligare framför allt genom fler direktförbindelser till hela världen, och därför behöver infrastrukturen stärkas till Arlanda flygplats, både vad gäller de lokala, regionala och nationella resorna.

I februari 2024 fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för stadsutveckling på området där Bromma

flygplats ligger. I oktober 2024 beslutade kommunfullmäktige i Stockholm stad om att säga upp avtalet med Swedavia AB för Bromma flygplats, vilket enligt staden är avgörande för det fortsatta arbetet med att utveckla Bromma parkstad och samtidigt ge staten goda planeringsförutsättningar för en ordnad avveckling av flygplatsen senast år 2038.

Det finns många arbetsplatser i Stockholm. Antalet förvärvsarbetande är dock färre och man har en ojämn fördelning, vilket kräver en större inpendling än utpendling. Ungefär två tredjedelar av Stockholms arbetsplatser finns i innerstaden, trots att bara en tredjedel av invånarna bor där. Kontorsmarknaden i Stockholm är intresserad av centrala lägen med hög kollektiv tillgänglighet och ett rikt handels- och serviceutbud. Stockholms kontorsmarknad är i huvudsak centrerad till staden, Kista samt grannkommuner som Sundbyberg. Den obalans som råder beror främst på aspekter som bättre kommunikationer, närhet till Arlanda flygplats, Kistas utveckling och tillgång till attraktiv byggbar mark.

I översiktsplanen framgår att staden ska arbeta för att förbättra res- och transportmöjligheterna, utan att det ger negativa effekter på trafiksäkerhet, miljö, hälsa och klimat. Järnvägssystemet har en central roll med möjligheten till snabba, kapacitetsstarka och miljövänliga transporter. Med en timmes restid nås allt fler arbetsplatser inom länet, vilket gör det extra viktigt att prioritera resandet med pendel- och regionaltåg. Staden lyfter bland annat fram stationerna i Älvsjö, Helenelund/Kista och Barkarby för ökad tillgänglighet. Kollektivtrafiken är en stomme i transportsystemet, viktig för stadens konkurrenskraft och medborgarnas välbefinnande. Det är därför viktigt med kollektivtrafik-investeringar och att den infrastruktur som finns underhålls och nyttjas effektivt.

Stockholm stad anger i översiktsplanen flera planeringsinriktningar, bland annat att kollektivtrafiken ska samplaneras med stadsutvecklingen och ska ges hög prioritet där det finns stora resandeflöden, hållplatser och bytespunkter ska placeras där goda förutsättningar för stadsliv finns och fungerande logistik för alla trafikslag ska säkras i strategiska lägen genom tillräckliga ytor, tillfartsvägar, farleder, uppställningsplatser samt om- och samlastningscentraler.

Stockholms stad presenterade en ny framkomlighetsstrategi år 2022, vilken är stadens trafikstrategi och beskriver hur stadens

vägar och gator kan användas på bästa sätt. Strategins övergripande inriktning konkretiseras i fyra planeringsinriktningar; kapacitet, framkomlighet, attraktivitet och hållbarhet.

Stockholms stad är centrum i en region som domineras av en tjänstebaserad ekonomi och är därför beroende av varuimport. Fler varor transporteras till regionen än vad som transporteras ut. Godstransporterna når regionen via olika trafikslag. Den sista sträckan i transportkedjan sker i de flesta fall med lastbil från någon av godsterminalerna utanför de centrala delarna av staden. För att säkerställa smidiga och tillförlitliga varuflöden är det av stor betydelse att ha välutvecklade väg- och järnvägsförbindelser. I Årsta och Rosersberg finns kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg och därtill finns ett antal industrispår bland annat i Lunda, Värtan och Tomteboda.

Vägtransporter ingår i princip i alla godstransporter som en naturlig följd av målpunkternas geografiska läge. De terminaler som framför allt förser Stockholm stad med varor återfinns i Västberga, Rosersberg och Jordbro.

Järnvägen spelar en viktig roll för långväga godstransporter, men skulle kunna utvecklas mer för transporter till och från Stockholmsregionen. Staden behöver därför värna befintliga spår och bygga kunskap kring potentialen med särskilt fokus på verksamhetsområdena Lunda och Västberga samt till hamnarna. Exempel på åtgärder enligt staden är att främja överflyttning från vägtransporter till vattenvägar och järnväg och vara restriktiv med dispensgivningar för vägtransporter där det finns alternativ samt kartlägga och utreda potential för ökade intermodala lösningar mellan järnväg och vattentransporter i stadens hamnar.

Uppsala kommun

Uppsala är Sveriges fjärde största stad och dess betydelse för näringslivs- och arbetsmarknadsutvecklingen i storregionen ökar samtidigt som regionförstoringen fortsätter och fördjupas i termer av pendlingsutbytenas räckvidd och antal. Befolkningsprognosen visar på drygt 75 000 nya invånare från i dag till år 2050. Över 2000 nya jobb skapas varje år och Uppsalas två universitet med cirka 50 000 studenter förväntas fortsätta växa. Det finns innovationsmiljöer i

världsklass och en stark exportindustri inom bland annat life science och gröna näringar. Arbetsmarknadstillväxten i Uppsala tar stöd av och stödjer Arlanda flygplats utveckling. Såväl det ökande pendlingsutbytet som behovet av internationella tjänsteresor kräver att marktransportsystemet mot Arlanda flygplats räcker till och är tillförlitligt dygnets alla timmar. Det behövs flera åtgärder för att minska kapacitetsbrister i väg- och järnvägsinfrastrukturen och successiv öka kapaciteten och hastigheten i järnvägsnätet för att öka tillgängligheten.

Figur 5.8 Viktiga investeringar i järnvägen enligt Uppsala kommun



Källa: Uppsala kommun.

Enligt Uppsala kommun är fem investeringar viktiga för att stärka Arlandas kapacitet och konkurrenskraft: fyrspårsutbyggnaden, depå för järnvägsfordon (se cirkeln norr om Uppsala), Aroslänken (mellan Uppsala–Enköping), Norra Ostkustbanan (norr om Uppsala) samt Dalabanan (Uppsala–Sala). Övriga delar av Ostkustbanan, Dalabanan och Mälarbanan har markerats med gul linje i figuren ovan.

Den planerade fyrspårsutbyggnaden på Ostkustbanan från Uppsala stad till gränsen mot Stockholms län, med tillhörande ombyggnad av Uppsala C och ny station vid Bergsbrunna bör färdigställas så snart som möjligt. Tillsammans med den större stadsut-

veckling med bostäder och arbetsplatser som därmed möjliggörs i riktning mot Stockholm såväl som i andra delar av staden är dessa åtgärder väsentliga för Arlandas utveckling. Tätare trafikering, pålitligare tidtabell, fler människor som kan dra nytta av tågresemöjligheter, samt restidsförkortningar, stärker Arlandas konkurrenskraft både som flygplats och som verksamhetsmiljö.

Aroslänken bör finnas med i ett eventuellt Arlandapaket för att säkerställa att länken blir föremål för mer genomgripande analyser. Kommunen menar bland annat att tillgänglighetsvinsterna förstärker och fördjupar regionförstoringen i norra Stockholm-Mälarregionen och understödjer näringslivets konkurrenskraft.

Fullerö är i kommunens översiktsplan utpekad som verksamhetsområde för bland annat logistik och förarbeten pågår inför planläggning för en tågdepå för pendeltåg och kommunen har reserverat markåtkomst för ytterligare expansion av tågdepån.

En förutsättning för nyttan av fyra spår är utbyggnad av Uppsala C. Sammanlagt tillkommer fyra vändspår, tre åt söder samt ett åt norr. Det innebär en viss ökad kapacitet för genomgående tåg, eftersom genomgående spår inte behöver användas för vändande tåg. Det finns möjlighet att förlänga två av vändspåren så att dessa också kan nyttjas för genomgående tåg om det skulle behövas. Fler genomgående tåg samt en utveckling av Fullerö kan vara anledning att på nytt pröva frågan om fler genomgående spår.

5.2.3 Regioner i ett vidare geografiskt område i förhållande till Arlanda flygplats

Nedan försöker jag ge en bild av ett urval av övriga regioners prioriteringar och förhållande till Arlanda flygplats, det vill säga de regionerna som inte omfattas av Systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen (gemensam utvecklingsstrategin för transportsystemet i sju regioner: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland).

Region Blekinge

Den regionala utvecklingsstrategin består av fyra utvecklingsområden; hållbar samhällsplanering, hög livskvalitet, god kompetensförsörjning samt växande näringsliv.

Blekinges järnvägar och E22 är centrala delar i Blekinges transportsystem och behöver enligt regionen vidareutvecklas. Nya stambanor och Fehmarn Bält-förbindelsen kommer möjliggöra snabba transporter, både med tåg och med bil in och ut i Europa. Blekinge Kustbana är avgörande för att koppla samman Blekinge med Öresundsregionen och Europa. För att stärka Blekinges konkurrenskraft är bland annat hög standard på väg och järnväg betydelsefullt. Man ser behov av kortare restider och målsättningen är en restid på 15 minuter med tåg mellan de fyra kommunhuvudorterna längs kuststråket och en restid på två timmar mellan Karlskrona och Malmö.

Ronneby flygplats utgör en viktig pusselbit i länets transportsystem. Det finns behov av snabba och goda förbindelser till Stockholm och internationella flyghubbar. Flyget är betydelsefullt för näringslivets konkurrenskraft och förmåga att verka på en internationell marknad.

Regionens prioriterade satsningar är Sydostlänken, E22 Björketorp–Nättraby, mötesspår Bredåkra på Blekinge Kustbana och Blekinge Kustbana ny sträckning (Sölvesborg–Karlshamn).

Region Dalarna

Region Dalarna har i sin Dalastrategi 2030 tre målområden; ett klimatsmart Dalarna, ett konkurrenskraftigt Dalarna och ett sammanhållet Dalarna. I Dalarna finns industrier på världsledande nivå, samtidigt som det är en av de största besöksnäringarna i landet. Dalarnas största regionala centrum är Falun och Borlänge som utgör den största arbetsmarknadsregionen. Många människor i Dalarna har också sina arbetsplatser utanför länet.

Inom ramen för ett konkurrenskraftigt Dalarna vill regionen bland annat verka för ett diversifierat näringsliv som är i framkant av hållbarhetsarbetet och verka för ökade investeringar, export och internationalisering. Region Dalarna prioriterar även en ökad tillgänglighet i transportsystemet genom stärkta insatser för överflyttning mellan trafikslag och över geografiska gränser, förbättrade

pendlingsmöjligheter och ökade investeringar och underhåll för länets prioriterade stråk. I den regionala systemanalysen har åtta funktionella gods- och persontrafikstråk på väg och järnväg pekats ut, vilket framgår av figuren nedan.

Figur 5.9 Utpekade funktionella gods- och persontrafikstråk

Väg och järnväg



Källa: Region Dalarna.

När det gäller vägnätet lyfter Region Dalarna bland annat fram vägarna E16 och riksväg 70, vilka förbinder Dalarna med Gävle (Gävle hamn), Uppsala- och Stockholmsområdet inklusive Arlanda flygplats. När det gäller vägsystemet ser regionen behov av att laddinfrastrukturen byggs ut och att BK4 utvecklas snabbare i det statliga och kommunala vägnätet. Utifrån ett beredskapsperspektiv bör fler vägförbindelser som sammanbinder den norska och den svenska kusten stärkas.

Dalabanan är det viktigaste persontrafikstråket för Dalarna vad gäller tågförbindelser till och från Stockholm och Mälardalsområdet. Banan används för daglig arbetspendling samt är regionens kontakt med Arlanda flygplats och Stockholm. Dalabanan fungerar även som en viktig godsbana för regionen. Dalabanan är länets högst priori-

terade stråk. Från regionens sida anser man att den har förhållandevis låg standard och att det finns betydande brister.

Region Dalarna ser behov av att bland annat utreda hur framtida tågtrafik ska se ut mellan Borlänge–Sala, behov av åtgärder för att möjliggöra timmestrafik Mora–Stockholm, möjligheter att förenkla pendlingen till Mälardalen och Stockholm genom integrering mellan Tåg i Bergslagen och Mälardalstrafiken, förkortad restid Uppsala–Borlänge (89 minuter) samt tågförbindelse mellan Mora–Stockholm under tre timmar. Alla dessa utvecklingsbehov berör Dalabanan.

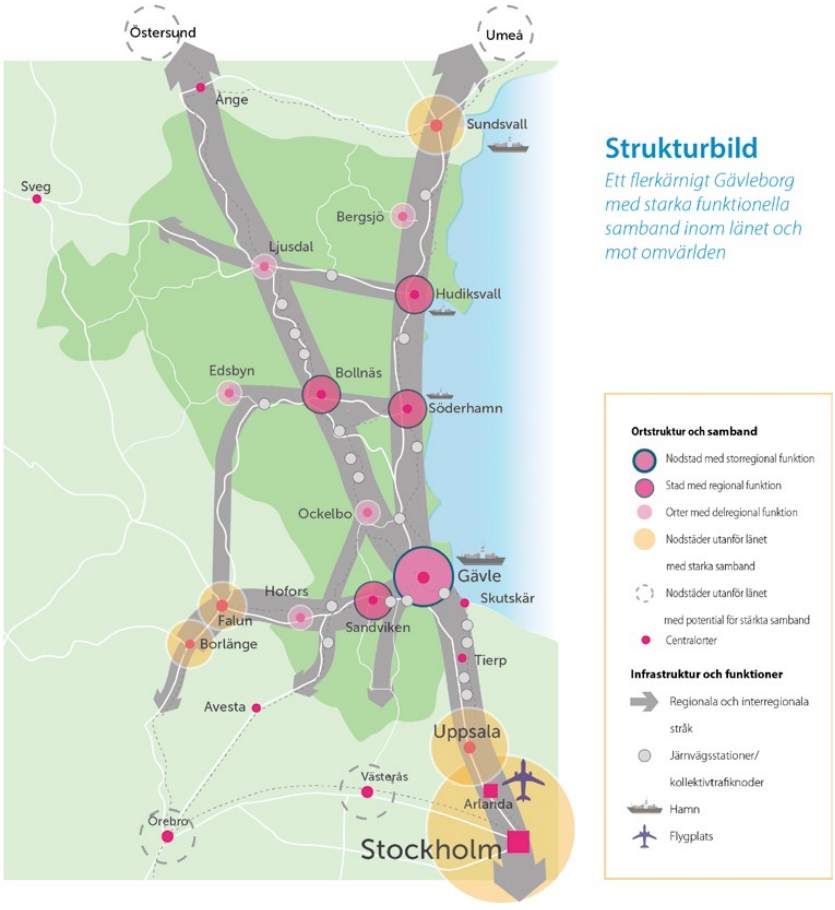
Region Dalarna lyfter fram tvärstråken i järnvägssystemet för att öka redundansen och för att möjliggöra en överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart. För prioriterade banor som är viktiga ur ett nationellt och storregionalt perspektiv bör järnvägssystemet planeras för 250 km/h.

Regionen ser behov av ökad tillgänglighet och stärkta järnvägsförbindelser till Arlanda flygplats och Stockholm. Den dagliga arbetspendlingen till och från Stockholm är stor enligt regionen, liksom antalet byten till internationella destinationer via Arlanda för såväl företags- som privatresor. Regionen lyfter bland annat fram spåroptimering och åtgärdande av plankorsningar Uppsala–Sala–Avesta Krylbo, höjd växelhastighet på driftplatser Uppsala–Sala, linjerätningar och spårjusteringar Uppsala-Sala samt ytterligare plattformsläge i Borlänge för att möjliggöra goda tåganslutningar. Regionen lyfter även fram de regionala flygplatsernas betydelse och vikten av att Arlanda dimensioneras för ökad trafik till och från de regionala flygplatserna.

Region Gävleborg

Länets större städer utgör viktiga noder med regionala funktioner som ger tillgång till service, arbets- och utbildningsmarknad för länet som helhet. Över länsgräns är framför allt sambanden med närliggande städer och arbetsmarknader som Uppsala–Arlanda–Stockholm, Falun–Borlänge och Sundsvall av stor betydelse för Gävleborg. Regionen ser även möjlighet att utveckla sambanden med städer som Umeå, Västerås, Örebro och Östersund. I figuren nedan framgår en strukturbild för regionen.

Figur 5.10 Strukturbild för Region Gävleborg



Källa: Region Gävleborg.

I utvecklingsstrategin målar regionen upp fem målområden; 1) attraktiva och tillgängliga platser, 2) samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi, 3) konkurrenskraftigt, näringsliv och hållbar arbetsmarknad, 4) hög kunskap och innovationsförmåga samt 5) jämlikt och jämställt samhälle.

Gävleborgs tre stora regionala-interregionala transportstråk utgörs av Ostkuststråket (Ostkustbanan/E4), Bergslagsstråket (Bergslagsbanan/E16) och Norra stambanestråket (Norra stambanan/Väg 83) som binder ihop Gävleborg med omvärlden.

Region Gävleborg lyfter fram nya Ostkustbanan Gävle–Sundsvall som den viktigaste infrastruktursatsningen för Gävleborgs län, även om man även påtalar behov för Fyrspåret Uppsala–länsgräns, Norra stambanan, Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan. En utbyggnad av Ostkustbanan skulle stärka arbetspendling, förbättra godstrafiken och avlasta trafikarbetet på vägsidan. Etapperna Gävle–Kringlan, Sundsvall–Dingersjö och Enånger–Idenor–Stegskogen är långt gångna i planeringen. För regionen är även två ytterligare spår från Uppsala till länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm av väsentlig betydelse. Norra stambanan är ett viktigt stråk för godstransporter mellan norra och södra Sverige och regionen ser behov av hastighetshöjande åtgärder (bland annat dubbelspårsutbyggnad på sträckorna Kilafors–Holmsveden och Ockelbo–Mo Grindar tillsammans med upprustning och ombyggnation av Ockelbo bangård). Regionen ser behov av bättre kapacitet mellan Ludvika–Gävle hamn. Regionen ser även behov av att E4 blir säkrare och framkomligare, först på sträckan Kongberget–Gnarp och sen på sträckan Gävle–Tönnebro–Söderhamn.

Region Halland

Regionen har pekat ut tre områden som strategiskt viktiga för att nå målet om en hållbar tillväxt; attraktiva och hållbara livsmiljöer, utbildning, kompetens och jämlik hälsa samt förnyelseförmåga och konkurrenskraft. Västkustbanan och E6:an är de högst prioriterade stråken i det halländska transportsystemet och flaskhalsar behöver enligt regionen byggas bort utmed hela Västkustbanan. Västkustbanan och E6:an behöver även kompletteras med flera stora infrastruktur- och kollektivtrafikstråk samt med möjlighet till gång och cykel, vilket bidrar till att knyta ihop Halland.

Enligt regionen är Västkuststråket en av livsnerverna i Sydvästsverige och påbörjade projekt längs Västkustbanan måste slutföras, bland annat Halmstad C bangårdsombyggnad, förbigångsspår för godståg vid Lekarekulle och nya Värö station. Kapaciteten behöver öka i väg- och järnvägsstråken in mot Göteborg. När Fehmarn Bältförbindelsen öppnar kommer trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka och det ställer krav på förbättrad kapacitet i järnvägssystemet då gods- och persontrafiken behöver samsas. Från

regionen lyfter man även behovet av ett förstärkt och mera effektivt underhåll både för väg och järnväg. Regionen anser att det är väsentligt att Halmstad flygplats får behålla sin status som beredskapsflygplats och flygplatsen är viktig inte minst för resor till Stockholm, för sjukvårdens behov och militära intressen.

Region Kalmar län

Regionen har fyra prioriterade utvecklingsområden, bland annat hållbar samhällsplanering och stärkt konkurrenskraft, kombinerat med tre perspektiv varav internationalisering är ett. Enligt regionen är det bland annat viktigt att åstadkomma korta restider med hög punktlighet för personer och gods.

Målbilden för regionen är bland annat att Kust-till-kustbanan ska ha en standard som möjliggör snabb trafik till Växjö och direkttrafik till Göteborg, Stockholm och Öresundsregionen, att Stångådalsbanan och Tjustbanan är elektrifierade med direkt anslutning till Linköping. Attraktiva bytespunkter är centralt och där centralstationen i Kalmar är ett välfungerande interregionalt nav för transporter. När det gäller vägsystemet är målbilden för regionen bland annat att E22 är mötesfri genom hela länet med hastighetsstandard på 100-110 km/h. Från Kalmar Öland flygplats ser man dagliga flyglinjer till och från Stockholm samt ytterligare en internationell hubb för kommunikation med övriga världen. Norra länsdelen har även en bra koppling till flygplatsen i Linköping.

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen ser i framtiden sig nära kopplade till närliggande län i syd, nord och öst samt Tröndelags- och Stockholmsregionen. Snabba och klimatneutrala transporter med både tåg och flyg är självklart enligt regionen.

Regionens mål är utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av länet. De långsiktiga prioriteringarna för att uppfylla detta mål är likvärdiga möjligheter till platsutveckling, kompetensförsörjning och kompetensutveckling, innovation och förnyelse samt entreprenörskap och

företagande samt tillgänglighet genom digital kommunikation, fysisk infrastruktur och hållbar mobilitet.

Region Jämtland Härjedalen lyfter bland annat fram säkerheten på vägarna, vidmakthållande som säkerställer infrastrukturens funktionalitet och robusthet och satsningar på väg och järnväg i öst-/västlig riktning i ett militärstrategiskt perspektiv. De övergripande prioriteringarna för Region Jämtland Härjedalen är bland annat 4 timmars restid mellan Östersund och Stockholm via Atlantbanan[1], Mittstråket (E14 och Mittbanan mellan Storlien och Sundsvall) samt Inlandsstråket (E45 och Inlandsbanan). På åtgärdsnivå föreslår regionen en ny sträckning av E14 Lockne–Optand, utökning av befintliga objekt Mittbanan Östersund–Storlien (inklusive fler mötesstationer) och dubbelspår på Norra stambanan på sträckorna Ockelbo–Mo grindar samt Kilafors–Holmsveden.

Flygplatserna i länet ses som en väsentlig del av infrastrukturen och man har för närvarande två reguljära flygplatser, Åre–Östersund respektive Härjedalen Sveg flygplatser, och ses som viktiga för snabba transporter till och från Stockholm/Arlanda för turistnäringen och näringslivet. För regionen har flyget en stor betydelse för tillgängligheten och den regionala utvecklingen. Regionen lyfter i sitt yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag fram flera åtgärder för att vidareutveckla flyget.

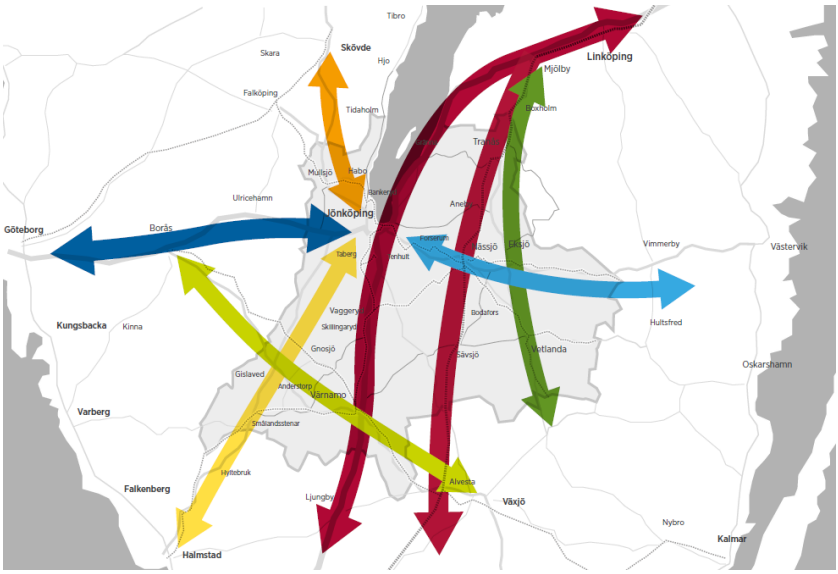
Region Jönköpings län

Regionens ambition är att länet år 2035 ska uppfattas som Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region. Visionen delas upp i sex strategiområden med fokus på en hållbar, attraktiv, tillgänglig, smart, kompetent och global region. Bland delstrategierna kan nämnas att regionen ska delta aktivt och drivande i arbetet för nya stambanor för höghastighetståg, stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra, angränsande län och strategiska hamnar samt att utveckla infrastrukturen i länet så att den möjliggör hållbara, säkra och tillgängliga resor, transporter, logistik och turism.

[1] Atlantbanan motsvarar Meråkersbanan (Trondheim-Storlien), Mittbanan (Storlien–Sundsvall) och Norra stambanan (Gävle–Ånge).

Genom länet löper flera transportstråk som har stor betydelse för såväl långväga transporter och resor, som mer regional och lokal arbetspendling. Här finns bland annat stråket E4 och Södra stambanan och Västliga stråket utmed Riksväg 40.

Figur 5.11 Jönköpings läns övergripande transportstråk



Källa: Region Jönköpings län.

Regionen lyfter i yttrande kring Trafikverkets inriktningsunderlag bland annat fram behovet av att underhåll och vidmakthållande av infrastrukturen prioriteras, behovet av åtgärder för de brister som Nya Stambanor skulle lösa.

Region Kronoberg

Målbilden för regionen är ett gott liv i ett livskraftigt Kronoberg 2035. De långsiktiga prioriteringarna i regionens utvecklingsstrategi är bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet, kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning, den kronobergska handlingskraften och entreprenörskapet växlas upp samt infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige. I riktning mot 2035 ser regionen framför sig att till-

gängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats och att klimatpåverkan av transporter har minskat. Man siktar mot förbättrade förbindelser söderut, mot Öresundsregionen och övriga Europa. För att åstadkomma detta behöver transportinfrastrukturen stärkas för att få ett sammanhållet och tillgängligt samhälle. Fehmarn Bält-förbindelsen ses som en potential. För Kronoberg är E4:an och Södra stambanan med anslutande banor viktiga förbindelser både söderut och norrut. Utöver kopplingen till Öresundsregionen ser regionen att stråken mellan Kronoberg och Blekinge, Kalmar, Jönköping/Göteborg och Halland bör utvecklas. Järnvägen bör prioriteras enligt regionen. Dessutom ska flygplatsens betydelse för länets beredskap, attraktivitet och tillväxt tas tillvara samtidigt som regionen stödjer en hållbar utveckling av flyget.

När det gäller objekt som viktiga inför kommande plan lyfter regionen bland annat fram en kapacitetsförstärkning av Södra stambanan söder om Alvesta, nya spår Hässleholm–Alvesta samt ytterligare förbigångsspår i Kronoberg på Södra stambanan. Vidare pekar regionen på dubbelspår på sträckan Alvesta–Växjö, triangelspår i Alvesta, sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn samt åtgärder på Älmhults bangård. Avseende vägsystemet bör det ske en standardförbättring av Riksväg 25 genom Kronoberg och i angränsande län där mötesseparering saknas på många sträckor.

Region Norrbotten

Region Norrbotten vill bli Sveriges mest välkomnande och nytänkande län. Regionens övergripande mål är att Norrbotten ska vara välkomnande, hållbart och attraktivt, skapa hållbar tillgänglighet, ha en väl fungerande kompetensförsörjning och vara innovativt och konkurrenskraftigt. I den regionala utvecklingsstrategin betonas tillgängligheten till och från Norrbotten och man lyfter fram att flyget är ett viktigt transportmedel. Alternativa färdmedel med motsvarande tidsvinst som flyget medger saknas. Tillsammans med Malmbanan knyter Botniska korridoren samman regionerna i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning, och där Norrbotniabanan är en saknad sträcka. Hög standard för hela vägnätet är också något som lyfts fram.

För region Norrbotten är det viktigt att säkerställa finansiering och ett skyndsamt genomförande av Norrbotniabanan och åtgärder på Malmbanan inklusive dubbelspår Luleå–Boden. Satsningar på vidmakthållande av väg och järnväg är också något som regionen stöder. Vidare ser man behov av att tydliggöra vad en utbyggnad av stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Östersjön innebär för Sverige.

Flygplatserna utgör enligt regionen viktiga noder i transportsystemet för långväga resor. De långa avstånden och avsaknaden av alternativa transportslag gör att flygtrafiken har en funktion som interregional kollektivtrafik och med den kan tillgängligheten till övriga Sverige och världen säkerställas för regionen. Flygplatser finns bland annat i Arvidsjaur, Gällivare, Kiruna, Luleå och Pajala. För flera av industrietableringarna i regionen är bland annat flyg en förutsättning för kompetensförsörjning.

Region Skåne

I region Skånes utvecklingsstrategi finns fyra strategiska områden; hela Skåne, ökad innovation och konkurrenskraft, stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning samt bättre hälsa för alla. Till detta finns tvärgående perspektiv som exempelvis internationell samverkan och internationalisering.

Skåne ska stärka sin samverkan inom Öresundsregionen och vara nära sammankopplat med södra Östersjöområdet, Tyskland och övriga Europa. Potentialen med den kommande Fehmarn Bältförbindelsen bör nyttjas.

Region Skåne arbetar med att ta fram en ny strategi för den långsiktiga utvecklingen av Skånes transportsystem. De prioriteringar som finns i den nuvarande strategin är bland annat effektivare användning av transportsystemet, cyklingen behöver stärkas, ökad kapacitet och robusthet i järnvägen, ökad framkomlighet och robusthet för busstrafiken, hantering av ökade flöden av gods och säkerställd framkomlighet för hållbara persontransporter.

Regionen medverkar i regionsamverkan Sydsverige som är ett samarbete mellan de sex regionerna i södra Sverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland. Regionen deltar

även i det gränsöverskridande samarbetet som sker inom Greater Copenhagen.

Regionen ser behov av utveckling av transportsystemet och ser bland annat som prioriterade insatser behov av att stärka kapaciteten och förbättra tillgängligheten mellan Lund och Hässleholm, dubbelspår i Helsingborg och vid några av Skånes största stationer och bytespunkter (Malmö C, Lund C, Helsingborg C och Hässleholm C) och mer kapacitet i järnvägssystemet (bland annat med tanke på Fehmarn-Bält förbindelsens öppnande). Därtill behövs åtgärder i vägnätet för att klara kapacitetsanspråken i framtiden. Regionen ser behov av inrättandet av ett gemensamt svenskt-danskt infrastrukturplaneringsforum.

Region Värmland

Visionen ”Ett hållbart Värmland som förändrar världen” pekar ut riktningen för regionen till år 2040. Värmland prioriterar fyra insatsområden; förbättra livsvillkoren, höja kompetensen, utveckla attraktiva platser och stärka konkurrenskraften. I detta ingår bland annat att utveckla det gränsöverskridande samarbetet och stärka relationen med Norge och att säkerställa en väl utbyggd transportinfrastruktur för tillgänglighet i hela Värmland.

Regionen ser behov av att drift och underhåll prioriteras före nya investeringar. Oslo–Stockholm är ett stråk som är viktigt både ur ett internationellt, nationellt och regionalt perspektiv. Regionen lyfter bland annat behovet av dubbelspår på Värmlandsbanan mellan Kil–Karlstad och Kristinehamn. Utbyggnaden av BK4 och vägnät för längre lastbilar bör fortsatt genomföras.

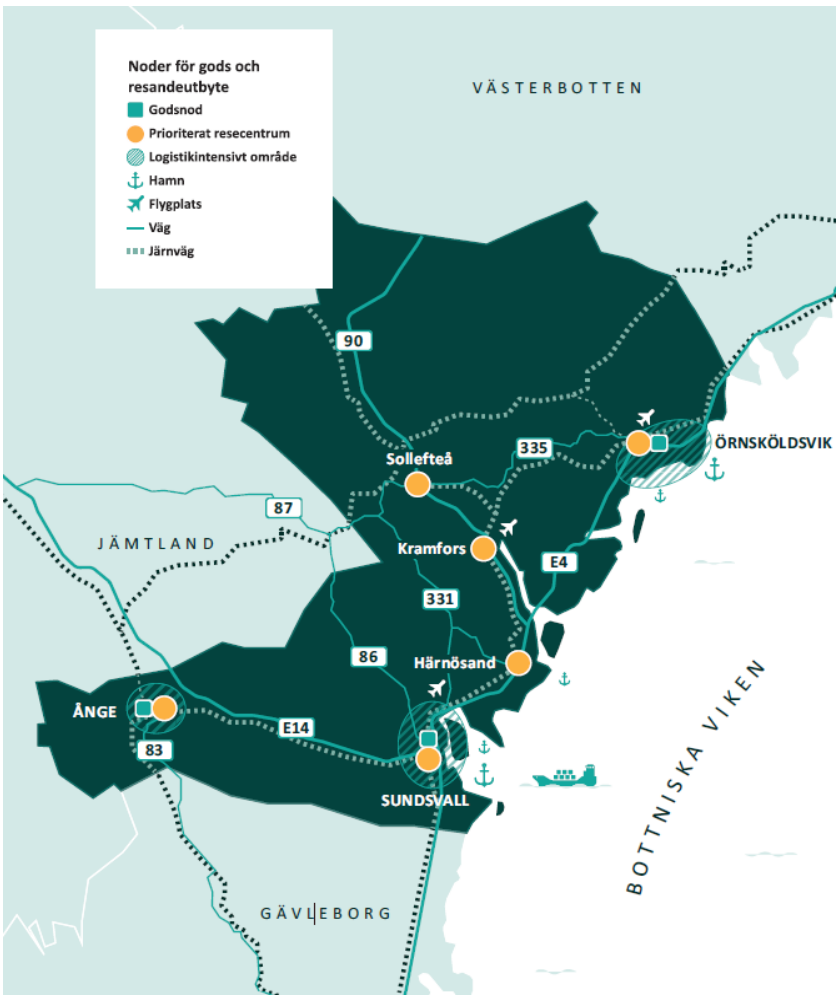
Region Västernorrland

Regionens utvecklingsstrategi utgår från målområden så som att Västernorrland som plats stärkts i ett nationellt och globalt perspektiv, är den plats som människor väljer för att leva och besöka samt den plats där företag och organisationer väljer att växa. Enligt regionen ligger det långsiktiga fokuset för transporter i en utbyggd järnväg, men under tiden är flyget det trafikslag som erbjuder långväga tillgänglighet till rimlig restid och vägnätet det som ger förutsätt-

ningar för gods- och persontransporter i stora delar av länet. Flyget är enligt regionen en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Den regionala tillgänglighetsstrategin har fyra målområden; transportsystemet är fossilfritt och energieffektivt, infrastrukturen är robust och trafikslagen sammanhängande, transportsystemet är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa samt förbättrad tillgänglighet bidrar till regional konkurrenskraft. En utbyggd järnväg bidrar enligt regionen i hög utsträckning till att lösa utmaningar inom samtliga fyra målområden.

Figur 5.12 Noder för gods- och resandeutbyte



Källa: Region Västernorrland.

Västernorrland har utmaningar i långa avstånd till Stockholm, Arlanda och till internationella marknader. Målsättningen enligt regionen är goda flygförbindelser för företagen för att de ska kunna nå huvudkontor, driva ett effektivt försäljningsarbete och upprätthålla kund- och leverantörsrelationer.

Regionens inriktning är bland annat att publika ladd- och tankstationer ska erbjudas i hela regionen, att lastbilstransporter effektiviseras genom tyngre och längre fordon på väg, att bärighet i vägnätet säkerställs, att risker för klimatrelaterade störningar i väg och järnväg elimineras, att resandenoder är tillgängliga, trygga, attraktiva och driver hållbart resande, kollektivtrafikens konkurrenskraft ökar och att regionens förbindelser med omvärlden behöver stärkas. Prioriterade insatser är bland annat utbyggnad av Ostkustbanan (Gävle–Västeraspby) och åtgärder som minskar restiderna på järnväg.

Regionen ser behov av dubbelspår på Nya Ostkustbanan och Ådalsbanan samt E4 förbifart Örnsköldsvik för att möta industritillväxten i Västernorrland. Kapacitet och robusthet behöver även säkerställas för förbindelserna med Norge via E14 och Mittbanan och för Ostkustbanan, Ådalsbanan och E4.

Region Västerbotten

Regionen har två övergripande hållbarhetsmål, en levande plats respektive en cirkulär plats. Målen för hållbar utveckling omfattas bland annat av sex prioriteringar, varav ”Västerbotten – En nära tillgänglig region” är en av dessa. Västerbottens transportsystem är en del av Bottniska korridoren och omfattar även sträckningar i öst–västlig riktning som knyter ihop Västerbotten med Norge och Finland. I länets västra del finns anslutande kopplingar till det nationella väg- och järnvägssystemet i nord-sydlig riktning. Länets hamnar och terminaler har tillsammans med de fem flygplatserna en strategisk betydelse för att upprätthålla god tillgänglighet för länet som helhet.

Behovet av investeringar i infrastruktur för väg och järnväg är stort i länet. Regionen ser att byggandet av Norrbotniabanan (Umeå–Skellefteå–Luleå) spelar en viktig roll i utvecklingen av hållbara transporter. Restiderna med tåg mellan Skellefteå och

Umeå kommer bidra till utvecklad pendling mellan orterna och på delsträckor mellan orterna. Inom järnvägssystemet pekar man även på behov av dubbelspår mellan Umeå Central och Umeå Östra och elektrifiering av Tvärbanan från Hällnäs mot Lycksele och Storuman.

Regionen anser att satsningar på vidmakthållande av väg och järnväg är viktigt. Likaså lyfter man fram utbyggnaden av BK4-vägar för lastbilar upp till 74 ton. Norrbotniabanan är det enskilt viktigaste objektet för Region Västerbotten att få färdigställt i närtid. Regionen ser det öst-västliga stråket som viktigt och att det ökar i betydelse, bland annat mot bakgrund av säkerhetsläget, och ser behov av att det förstärks. Det är enligt regionen viktigt att addera ett stråkperspektiv till samhällsnyttorna när objekt utvärderas, omprövas och prioriteras.

Västra Götalandsregionen

Regionen har som mål ”tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle”. De långsiktiga prioriteringarna gäller fram till 2030 och beskriver de fyra viktigast områdena; stärka innovationskraften, bygga kompetens, öka inkluderingen och knyta samman Västra Götaland.

Enligt regionen är järnvägen grunden i ett hållbart transportsystem för både personer och gods, men det krävs stora investeringar för att öka järnvägsnätets kapacitet. Skandinaviens största hamn ligger i Göteborg och sjöfarten är avgörande för svensk export och import. Exempel på viktiga insatsområden är att utveckla transportinfrastrukturen och öka andelen hållbar mobilitet och öka nationell och internationell samverkan.

Regionen har i samverkan med kommunalförbunden enats om en prioritering av nationella infrastrukturåtgärder. Prioriteringarna inom regionen är ny stambanan Göteborg–Borås–Jönköping, fyra spår på västra stambanan mellan Göteborg–Alingsås, Oslo–Göteborg–Hamburg som del av TEN-T, satsningar på regionala järnvägar som Södra Bohusbanan och Kinnekullebanan, verka för en utveckling av Vänersjöfarten med nya slussar i Trollhätte kanal, E20 med 2+2 körfält genom hela regionen samt medel för storstadsåtgärder som

Metrobuss längs Västerleden, ny spårvägslänk för avlastning av Brunnsparken, trimningar och metrobusstationer samt bättre vägunderhåll.

5.3 Strategier och planer för markanvändning

Bedömning: Jag ser framför mig en befolkningsutveckling i region Stockholm respektive Uppsala, med en förtätning med fler bostäder, verksamhetsområden och arbetsplatser mellan Stockholm och Uppsala. Detta är även något som framgår av de regionala och kommunala planerna. Även om utbyggnadstakten dämpats något under senare tid och där regionernas och kommunernas ambitioner om bostadsbyggande inte fullt ut uppnås, bedömer jag att bostadsbyggandet och befolkningen fortsatt kommer att öka. Jag ser även framför mig en fortsatt utveckling med mer kommun- och regionsgränsöverskridande arbetspendling i området.

Jag upplever överlag att de närmast berörda regionerna och kommunerna till stor del stödjer de förslag som jag presenterat i mina två tidigare delrapporter. Samtidigt efterfrågar flera av dessa ytterligare åtgärder för att exempelvis skapa bättre förutsättningar för ökad pendeltågstrafik, fler regionaltågsuppehåll och nya expressbusslinjer till Arlanda flygplats. Genom mer tillförlitliga transporter, effektivare nyttjande av infrastrukturen samt kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsnätet ökar möjligheten att bo och arbeta i regionen. Transportsystemet är en förutsättning för kompetensförsörjning i dagens större arbetsmarknadsregioner.

De åtgärder som jag föreslår i detta betänkande stödjer en utvecklad tillgänglighet i Arlanda flygplats omland och ger bättre förutsättningar för människor att bo och arbeta där de vill och för näringslivet att utveckla sina verksamheter i området.

5.3.1 Utvecklad markanvändning i kommuner och regioner

Åtgärder i infrastrukturen och i transportsystemet kan bidra till en bättre tillgänglighet, som i förlängningen kan ge nya förutsättningar för markanvändning, bostadsbyggande och utveckling av

verksamhetsområden. Det bidrar till nya möjligheter för människor att bo och leva och för näringslivet att verka. I avsnittet nedan ger jag en mycket översiktlig bild av aktuell inriktning för kommuner och regioner i Arlanda flygplats omland när det gäller strategier och planer för den kommunala markanvändningen.

Jag inleder med en översiktlig bild för region Stockholm respektive Uppsala, varefter det följer en översiktlig bild för några kommuner som jag haft dialog med inom ramen för mitt uppdrag. För Uppsala län har jag haft en dialog med fyra kommuner i de södra delarna av länet, Håbo, Enköping, Knivsta och Uppsala kommuner. För Stockholms län har jag haft dialog med de nordligaste och de mer centrala kommunerna i länet, Järfälla, Norrtälje, Sigtuna, Solna, Stockholm, Sundbyberg, Upplands-Bro, Upplands Väsby och Vallentuna kommuner.

5.3.2 Regionala perspektiv på markanvändning i Region Stockholm och Region Uppsala

Region Stockholm

År 2024 uppgår Stockholms läns befolkning till nästan 2,5 miljoner invånare. Prognoser för Stockholms län 2050 uppgår till cirka 3,1 miljoner invånare.

Stockholmsregionen fortsätter att växa, om än i ett långsammare tempo. Under flera år har länet haft ett stort tillskott av nybyggda bostäder, där hushållens ekonomi har hållit efterfrågan på nyproduktion uppe. Under år 2023 rasade påbörjandet av nya bostäder som en följd av det kärva ekonomiska läget. Under perioden 2015–2023 färdigställdes i genomsnitt 15 400 bostäder per år, vilket är mindre än det årliga behovet enligt RUFS 2050. År 2023 påbörjades 8 300 bostäder, jämfört med 14 000 respektive 19 000 bostäder åren innan2. Bostadsutvecklarna koncentrerar sig på att bygga klart och sälja eller hyra ut innan nya projekt startas. Det är till stor del finansieringsproblem som ligger bakom det senaste årets ras i byggandet, samtidigt som branschen präglas av kraftiga kostnadsökningar.

Det råder ett underskott på bostäder i samtliga kommuner, med undantag för Järfälla och Nynäshamn. Bostadsmarknadsenkäten

[2] Påbörjade bostäder enligt SCB:s mätning om startbesked, vilket inte är liktydigt med att ett fysiskt byggande har inletts.

för 2025 visar på en försiktig optimism. Förra året förväntades 11 800 bostäder påbörjas enligt kommunerna, men endast 9 700 verkställdes. Kommunerna höjer dock prognosen till drygt 12 100 nya bostäder för 2025. Bostadslokaliseringen på längre sikt efter 2030 antas i hög grad drivas av den tillgänglighet som det framtida transportsystemet skapar och där preferenser för boende i centrala lägen med hög tillgänglighet förstärks ytterligare. Region Stockholm har tagit fram ett dialogunderlag för den planberedskap kommunerna i regionen bör ha för tillkommande bostäder för att möta det regionala bostadsbehovet. På regionnivå bedöms bostadstillskottet öka med 11 700 till 16 400 bostäder per år fram till 2040. Mellan 2040 och 2060 ökar tillskottet med 8 400 till 14 100 bostäder. Totalt ökar antalet i bostäder till år 2060 med mellan 1,5 miljoner och 1,7 miljoner bostäder i regionen.

Region Uppsala

Uppsala läns befolkning uppgår för 2024 till nästan 408 000 invånare. Uppsala län är snabbt växande, med ökad befolkning i de södra delarna av länet och minskande i de norra delarna. Det råder dock en obalans på bostadsmarknaden i Uppsala län och för majoriteten av kommunerna råder ett bostadsunderskott. Efterfrågan på nyproducerade bostadsrätter och villor har minskat och på hyresmarknaden efterfrågas lägre hyresnivåer än de som finns i nyproduktion. Underskottet på bostadsmarknaden och hushållens försämrade ekonomi gör att fler har svårt att snabbt få hyra eller köpa rimligt prissatta bostäder i länet. Antalet färdigställda bostäder nådde rekordnivåer under 2023, men samtidigt har antalet påbörjade bostäder sjunkit de senaste åren på grund av kostnadsökningar. Flera hundra bostadsprojekt har avblåsts eller stannat av i länet.

Uppsala-Stockholm är det största länsöverskridande pendlarstråket i Sverige. Uppsala län ingår i Stockholms arbetsmarknadsregion, med en stor pendling till och från huvudstaden. Den planerade utbyggnaden av Ostkustbanan med fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholms län kommer att bidra till ytterligare integrering. I december 2017 tecknades avtal mellan staten, Region Uppsala, Uppsala kommun och Knivsta kommun. Överenskommelsen innebär en utbyggnad av infrastruktur och bostäder.

48 000 bostäder ska byggas i Knivsta och Uppsala kommuner under de kommande 30 åren. Det betyder att kommunerna behöver ha en fortsatt hög byggtakt under många år framöver.

5.3.3 Kommunala perspektiv på markanvändning

Jag har enligt mitt uppdrag att identifiera markområden som, genom de förslag som redovisas, kan få förbättrade förutsättningar för en mer samhällsekonomiskt effektiv markanvändning såsom bostadsbyggande. Jag har i mitt arbete valt att föra dialog med Uppsala och Stockholms kommuner samt ett antal mindre kommuner i Arlanda flygplats omland. Nedan ger jag en mycket övergripande redogörelse för den dialog jag haft med dessa kommuner.

Norrtälje kommun

Kommunen har under 2000-talet haft en befolkningsutveckling från strax över 52 000 till strax över 66 000 invånare. I kommunen finns cirka 26 000 fritidshus, där majoriteten av ägarna bor i andra kommuner. I och med att fritidshusen används under en större del av året har kommunen i praktiken en större befolkning än antalet folkbokförda. Enligt kommunen skiftar det faktiska invånarantalet därmed från cirka 66 000 till 144 000 invånare. Befolkningsprognosen för kommunen i sin helhet ligger på cirka 74 000 invånare 2034.

Enligt kommunens översiktsplan fram till 2050 planeras bebyggelseutveckling huvudsakligen till Norrtälje stad, kommundelscentrum som Rimbo och Hallstavik samt till landsbygdsnoder som Älmsta och Bergshamra. Sammantaget handlar detta om cirka 14 800 till 17 400 bostäder, där flest bostäder planeras för Norrtälje (cirka 12 000–14 000) vid kollektivtrafik- och centrumnära lägen.

Från kommunens sida vill man verka för att stärka kopplingarna till viktiga regionala noder och i översiktsplanen ser man det som prioriterat för kommunen att det etableras en direktlinje till Arlanda från Rimbo och Norrtälje stad. Kommunen ser även behov av att anordna pendlarparkeringar vid strategiska lägen samt att väg 77 byggs om för att öka trafiksäkerheten och korta restiderna.

Järfälla kommun

Kommunen har cirka 89 000 invånare 2024 och är en av de minsta kommunerna med över 30 procent skyddad natur. Av personer i arbetsför ålder pendlar cirka 50 procent av befolkningen över kommungräns. Kommunen räknar med cirka 110 000 invånare år 2039.

Tyngdpunkten för bebyggelseutvecklingen i kommunens översiktsplan 2050 ligger i den regionala kärnan, med utveckling i kollektivtrafiknära lägen. Utvecklingen planeras ske till stor del i stadskärnan Barkarby-Jakobsberg och med en utvecklad regional bytespunkt i Barkarby.

Enligt träffade överenskommelser ska kommunen åstadkomma 14 000 nya bostäder till 2035, varav cirka 4 000 bostäder hittills har byggts. Det är oklart vilka ytterligare möjligheter som finns till bostadsbyggande utöver detta. Kommunen önskar dock få en bättre blandning av hustyper och ser gärna fler småhus.

Två nya tunnelbanestationer byggs och planeras vara klar i slutet av år 2027. Kommunen berörs av flera pågående infrastrukturella satsningar, bland annat breddning av E18, Förbifart Stockholm, Mälarbanan och tunnelbana.

Vallentuna kommun

Kommunen ingår i samarbetet kring såväl Arlandaregionen som Stockholm Nordost. Det är cirka 35 000 invånare i kommunen i dag. Kommunen har cirka 14 500 bostäder i dag och i utvecklingsinriktningen ingår cirka 9 000 ytterligare bostäder. 5 650 bostäder ingår i kommunens åtagande för bostadsbyggande enligt Sverigeförhandlingen, varav cirka 3 400 bostäder fanns antagna i detaljplaner och cirka 1 360 bostäder var färdigställda vid årsskiftet 2023–2024.

Vallentuna stödjer de förslag som lyfts fram från Arlandaregionen. Därtill lyfter kommunen fram utbyggnad av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda, med ny station, som skulle medföra möjlighet till tätortsutveckling med ytterligare bostäder. Kommunen ser bland annat behov av ökad vägstandard för väg 268 mellan Vallentuna och Upplands Väsby, bland annat utifrån tillgänglighets- och trafiksäkerhetsperspektiv, och en ny trafikplats Hammarby i Upplands Väsby.

Sundbyberg kommun

Sundbyberg är ytmässigt Sveriges minsta kommun och har cirka 56 000 invånare. Befolkningen har ökat med cirka 30 procent under 2000-talet. Kommunen räknar med en mer modest befolkningsutveckling framöver och räknar med cirka 65 000 invånare kring 2030-talets mitt.

Tillväxten i Sundbyberg för perioden 2025–2050 planeras främst ske i Sundbybergs nya stadskärna, Rissne, Hallonbergen och Ör, Ursvik samt Madendalen. Det kan handla om uppemot 25 000–30 000 nya bostäder fram till 2040.

När det gäller infrastruktur så kommer tvärbanan Bromma flygplats till Helenelund och Mälarbanan få betydelse för stadsutvecklingen. Bromma flygplats är i dag delvis begränsande för möjligheten till exploatering i Sundbyberg.

Sigtuna kommun

I kommunen bor cirka 52 000 invånare, varav cirka 60 procent bor i Märsta och 20 procent bor i Sigtuna stad. Arlanda flygplats är den största arbetsgivaren inklusive flygbolag, underleverantörer och Luftfartsverket.

Bostadsutvecklingen planeras främst i Märsta, Sigtuna stad och i Rosersberg. Kommunens utveckling påverkas av riksintressen, då cirka 90 procent av ytan är att se som riksintresse. Kommunen ser stora möjligheter till utveckling öster om Märsta station med cirka 6 000 bostäder och områden för handel, kontor, service och verksamhet. Totalt ser kommunen möjlighet för cirka 11 500 nya bostäder.

Förbättrad infrastruktur är en förutsättning enligt kommunen för att få denna utveckling att kunna ske. Kommunen lyfter bland annat fram behov av att förbättra väg 263 och möjligheterna med BRT-lösning mellan Märsta och Arlanda flygplats. Kommunen ser vidare behov av förbättrad tillgänglighet till logistik- och kombiterminalområdet i Rosersberg.

Håbo kommun

Håbo kommun har cirka 22 000 invånare. Prognosen pekar mot cirka 30 000 invånare år 2050. I kommunen finns exempelvis flera stora logistik- och lageretableringar så som Dagab och Dahl.

Kommunens planer är främst inriktade mot bostadsutveckling i Bålsta, med både förtätning och nya områden, och i Skokloster. Vidare planerar man för ytterligare logistikområden i Bålsta och Dragelund.

Från kommunens sida ser man behov av förbättrad kollektivtrafik, exempelvis till Arlanda flygplats. I en kommun som ligger vid gränsen till region Stockholm finns önskemål om smidiga och enkla biljettsystem.

Solna kommun

Kommunen har cirka 86 000 invånare. Kring år 2050 kan befolkningen ligga på mellan 112 000–123 000 invånare.

I kommunen finns cirka 25–30 pågående detaljplaner. För den planerade utvecklingen kan bland annat nämnas Norra Hagastaden med ambitionen på cirka 3 000 bostäder, Skytteholm och Huvudsta cirka 1 400 bostäder, Ekelund cirka 850 bostäder (på längre sikt flera tusen bostäder) och Järvastaden cirka 1 000 bostäder. Till stor del handlar det om förtätning av bostadsområden.

Tre tunnelbanestationer vid Hagastaden, Södra Hagalund och Arenastaden kommer att tas i bruk i slutet av 2028.

Enköpings kommun

Enköpings kommun har cirka 48 000 invånare och räknar med att befolkningen uppgår till strax över 60 000 invånare år 2040.

Tillväxten sker främst i Enköpings tätort. Byggande av bostäder pågår bland annat vid stadsdelen Bahcostaden (cirka 700 bostäder), stadsdelen Lillsidan (cirka 900 bostäder) och stadsdelen Storskogen (cirka 1 000 bostäder).

Från kommunens sida ser man behov av Aroslänken och man önskar bättre förbindelser Örebro–Västerås–Enköping–Uppsala. Dagens småvägar (väg 263) gör det inte lätt att marknadsföra Arlanda

flygplats utifrån ett Enköpingsperspektiv, varför infrastrukturen behöver förbättras för att få bättre tillgänglighet.

Knivsta kommun

I Knivsta kommun finns cirka 21 000 invånare, varav cirka 47 procent bor i Knivsta tätort. Befolkningsprognosen pekar mot cirka 25 000 invånare år 2030.

Utvecklingen i kommunen sker främst i Knivsta och Alsike tätorter. I Knivsta byggs cirka 40 bostäder och i Alsike byggs cirka 450 bostäder. Vilande objekt i dessa tätorter omfattar cirka 3 500 bostäder.

Kommunen ser framför sig en ökad belastning på E4 i samband med utveckling av Knivsta kommun. Trafikplats Brunna kommer enligt kommunen inte att klara av framtida trafikrörelser, vilket kommer att påverka tillgängligheten på E4. En större utveckling av Knivsta kommun väster om järnvägen innebär behov av en sydlig trafikplats på E4 och planskild väg över eller under järnvägen.

Stockholm stad

I kommunen uppgår befolkningen till nästan 1 000 000 invånare. Framtida prognoser hålls tillbaka av minskad invandring och lägre födelsetal. Tuffare ekonomiska tider påverkar inflyttning till kommunen.

Under de senaste 20 åren har det byggts omkring 100 000 bostäder i kommunen. Kommunen har både tagit nya ytor i anspråk och förtätat. Kommunen upplever att man har en god spridning vad gäller bostadsbyggande och olika skeden och kommunen uppger att man har en god planberedskap. Man räknar med att kunna ge byggstart för cirka 6 000 bostäder per år.

Kommunen har efter de två statliga förhandlingarna, Stockholmsförhandlingen respektive Sverigeförhandlingen, ett bostadsåtagande på totalt 95 000 bostäder. Av dessa är cirka 27 000 bostäder färdigställda och cirka 6 000 påbörjade men ännu inte färdigställda. Bostäder i pågående process uppgår till cirka 87 000 bostäder.

Flera stora infrastrukturprojekt är under uppförande som har betydelse för tillgängligheten i ett regionalt som nationellt perspektiv. Det handlar om tunnelbana till Nacka och Söderort, Barkarby

och Arenastaden, ny bussterminal vid Slussen, tvärbana norr–Kista, E4 Förbifart Stockholm och Mälarbanan Tomteboda–Kallhäll. Därtill planeras eller utreds ny infrastruktur som exempelvis spårväg syd, Roslagsbanan till city, bussterminal Gullmarsplan och framkomlighet för stombuss.

Upplands Väsby

I kommunen finns i dagsläget cirka 50 000 invånare och man prognostiserar för cirka 63 000 invånare år 2040.

Under perioden 2015–2023 har det byggts i genomsnitt 365 bostäder per år i kommunen. Utrymmet för bostadsbyggande finns egentligen bara i tätorten, då stora delar av kommunen ligger under olika riksintresseanspråk. Upplands Väsby planerar för fler bostäder vid bland annat Väsby Entré (cirka 1 500 lägenheter), Nedra Runby och Törnby (cirka 1 200 lägenheter), Optimus (cirka 880 lägenheter) och Väsby Centrum (cirka 600 lägenheter).

Upplands Väsby stödjer de förslag som lyfts fram från Arlandaregionen. Utöver dessa lyfter man från kommunens sida fram behovet av breddad E4, en ny trafikplats vid Hammarby och förbättringar av väg 268. När det gäller järnväg ser kommunen behov av flera åtgärder bland annat behov av åtgärder som möjliggör fler tåg på Citybanan, regiontågsuppehåll vid Upplands Väsby station och ombyggd station i Upplands Väsby tillsammans med ny bussterminal.

Upplands-Bro

Upplands-Bro kommun har cirka 33 000 invånare och kommunen räknar med att befolkningen växer till cirka 39 000 invånare år 2033.

Upplands-Bro utvecklas avseende bostadsbyggande främst vid Bro Mälarstad och vid Bro, medan utveckling av logistikcenter sker vid norra Brunna.

Från kommunens sida lyfter man fram behoven av bättre tillgänglighet till och från kommunen, bland annat utifrån Kungsängen som är bas för Försvarsmakten, Livgardet och Militärregion Mitt. Kommunen ser behov av kvartstrafik för pendeltågen i Bro.

Uppsala kommun

I kommunen bor cirka 248 000 invånare. Befolkningen förväntas öka till cirka 318 000 invånare kring år 2050.

I kommunen ser man behov av fler bostads- och verksamhetsområden och utvecklad spårtrafik i staden. Utveckling planeras och sker bland annat i centrala Uppsala, Gränby, Gottsunda-Ulltuna, Börjetull och Bergsbrunna. En spårväg planeras mellan Uppsala C och en ny station i Bergsbrunna och en ny järnvägsstation kommer att byggas strax söder om Bergsbrunna. Runt den nya järnvägsstationen kommer en ny stadsnod, Uppsala södra, att utvecklas med bostäder och plats för kontor, handel och service.

Från kommunens sida lyfter man fram flera viktiga investeringar så som fyrspårsutbyggnaden, depå för järnvägsfordon (Fullerö), Aroslänken samt åtgärder vid Ostkustbanan norrut och Dalabanan.

6 Dagens transportsystem

6.1 Transportsystemets betydelse

Under 1900-talet har den svenska ekonomin upplevt flera omstruktureringar. De mest kända, och kanske mest smärtsamma, torde vara under textil- respektive varvskrisen då tiotusentals arbetare och tjänstemän förlorade sina jobb. ”*Den svenska modellen*” avseende detta område innebar vidareutbildning i stor skala av friställd personal syftande till att göra arbetskraften efterfrågad i branscher och sektorer som hade framtiden för sig.

”*Den svenska affärsmodellen*” under denna period fram till nu har således varit att producera varor och tjänster med högt kunskaps- och teknikinnehåll. När omvärlden producerar varor till lägre kostnad, där Sverige tidigare varit världsledande, har den ekonomiska politiken inte gått ut på att konkurrera med lägre löner utan att i stället flytta arbetskraften, genom utbildning, till mer produktiva sektorer. ”*Den svenska affärsmodellen*” har en bred politisk uppbackning. De allra flesta politiska partier, om inte alla, anser att Sverige fortsatt ska verka i sektorer med högt kunskaps- och teknikinnehåll. På senare tid har detta än mer accentuerats med tanke på den gröna omställningen där Sverige, enligt många, kan spela en stor roll. ”*Den svenska affärsmodellen*” har lagt grunden till ett högt välstånd i Sverige, högre än i de allra flesta andra länder.

Sverige har en lång och framgångsrik industritradition och är som stark kunskapsekonomi nära sammanflätad med den globala ekonomin. Genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder stärks dessa samband.

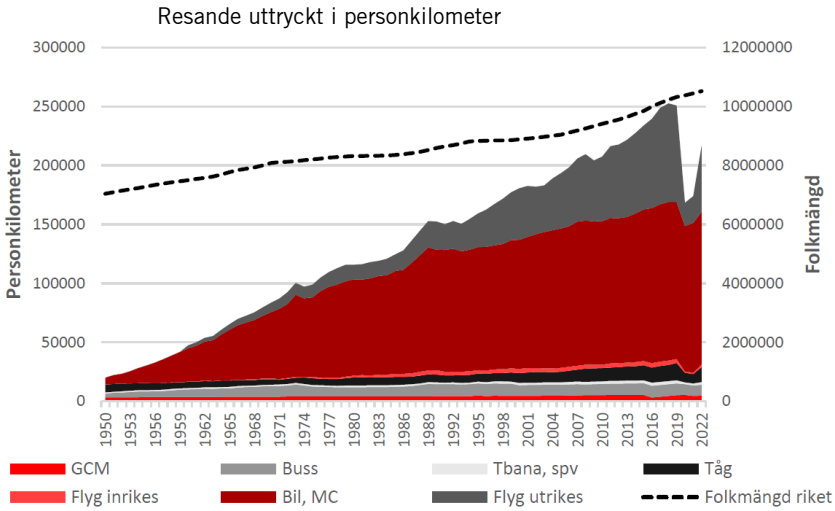
Avstånden är långa såväl inom landet som till marknader som är viktiga för svenskt näringsliv. En god tillgänglighet möjliggör

ekonomisk utveckling, arbetstillfällen och bostadsförsörjning. Tillgängligheten möjliggör mänskliga möten och utbyte av tankar och idéer. Tillgängligheten är därför viktig för både medborgare och näringsliv och Sverige är beroende av fungerande transporter i hela landet.

6.2 Utveckling av transportsystemet på en övergripande nivå

På nationell nivå sker drygt tre fjärdedelar av personresandet (personkilometer) med bil/motorcykel och drygt en tiondel med regional kollektivtrafik, varav drygt hälften med buss. Omkring fyra procent använder fjärrtåg och tre procent flyg. Den största delen av inrikesresandet (personkilometer) sker i form av fritidsresor (service och inköp, besök och fritidsaktiviteter). Resor till och från arbetet eller tjänsteresor motsvarar ungefär en fjärdedel av det totala resandet.

Figur 6.1 Resande med olika färdmedel och befolkningsutveckling under perioden 1950–2022



Källa: Trafikverket.

Under den större delen av perioden 1950–2022 har resandet ökat. Reslängden per person har ökat stadigt sedan lång tid tillbaka, men under de två senaste decennierna har inrikesresandet ökat i en något långsammare takt. I stället har utrikesresandet med flyg ökat kraftigt. Under pandemin minskade resandet kraftigt, särskilt under 2020 och 2021. Sedan 2022 pågår en återhämtning, men resandet med flyg och fjärrtåg ligger fortfarande på en lägre nivå jämfört med åren före pandemin. Den långväga tågtrafiken uppgick till 90 procent av 2019 års nivå.

Under 2023 uppnådde den regionala kollektivtrafiken till 87 procent av 2019 års nivå mätt i personkilometer. Samtidigt minskade kollektivtrafikutbudet mätt i sittplatskilometer, främst beroende av minskad regionaltågstrafik. Tillgång till regional kollektivtrafik varierar mellan olika regioner. Det största utbudet, mätt i sittplatskilometer per invånare, finns i regionerna Uppsala, Stockholm och Skåne. Resandet är störst i region Stockholm där varje invånare i genomsnitt reste 2 143 personkilometer under 2023.

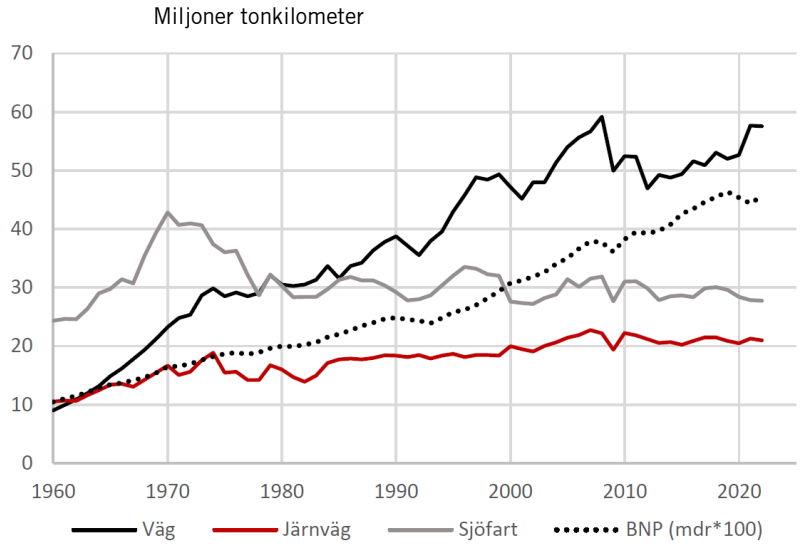
Den sammanlagda kostnaden för den samhällsorganiserade kollektivtrafiken uppgick under år 2023 till cirka 61 miljarder kronor. Kostnaderna har ökat med cirka 20 procent jämfört med år 2019. Kollektivtrafiken finansieras genom verksamhetsintäkter och offentliga medel. Fram till pandemin finansierades kollektivtrafiken i genomsnitt till hälften av verksamhetsintäkter. I samband med pandemin blev det nödvändigt med ytterligare offentlig finansiering för att upprätthålla trafiken, vilket resulterade i att subventionsgraden ökade från cirka 51 till 65 procent. Under de senaste åren har subventioneringsgraden minskat och under 2023 uppgick den i genomsnitt till 53 procent. De senaste årens kostnadsutveckling och underskott i verksamheten har tvingat regioner till neddragning i trafikutbudet. Exempelvis har stora neddragningar genomförts i Stockholm.

En konsekvens av den upphandlade trafikens ekonomiska utmaningar under de senaste åren har varit att flera trafikavtal avslutats i förtid, vilket ofta tvingat regionerna till att genomföra direkttilldelningar av tillfälliga avtal för att säkra trafiken. Enligt Transportstyrelsen tyder detta på att trafikavtalen inte varit hållbara över tid.

Min bedömning är att en återhämtning till förpandemiska nivåer för resandet på totalnivå därför ligger ett antal år framåt i tiden som beror på rådande omvärlds- och konjunkturförhållanden.

De godsmängder som transporteras till och från Sverige utgör ungefär en tredjedel av den totala transporterade godsmängden i Sverige. Under 2023 bestod 37 procent av godstransportarbetet av gränsöverskridande trafik. Majoriteten av de gränsöverskridande transporterna mätt i ton sker med sjöfart. Järnväg och väg svarar för ungefär hälften var av det resterande. Flödena av varor till och från Sverige är koncentrerade till ett fåtal större stråk samt några viktiga hamnar och fasta broförbindelser. Godstransportarbetets fördelning mellan de olika trafikslagen har sedan 1990-talet varit relativt stabilt. I nedanstående figur redovisas inrikes godstransportarbete för perioden 1960–2022.

Figur 6.2 Inrikes godstransporter per trafikslag 1960–2022



Källa: Trafikverket.

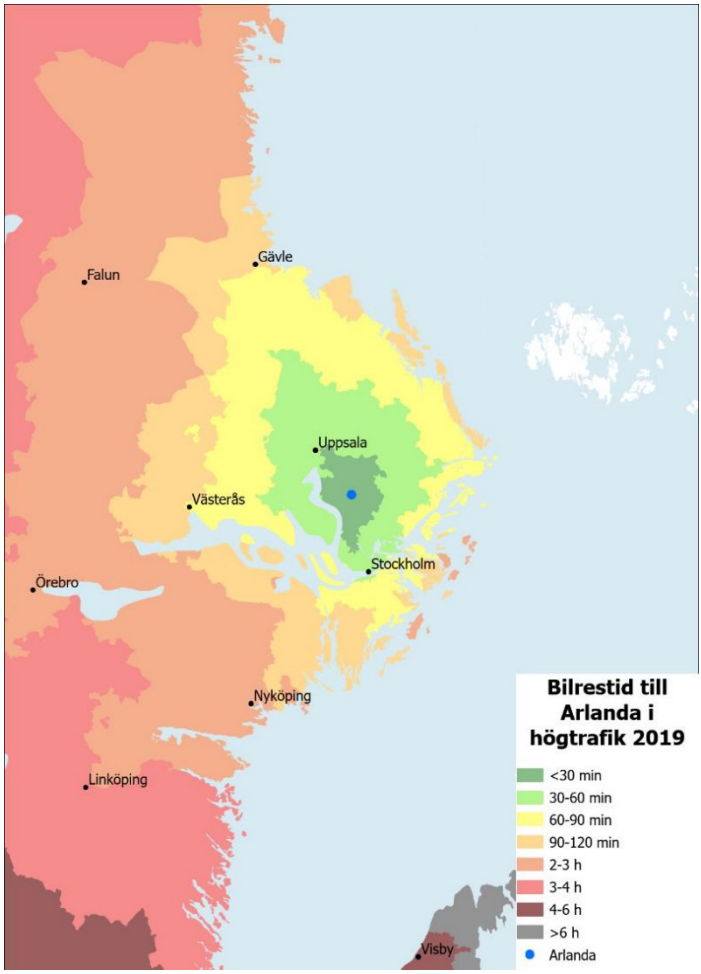
Under år 2023 uppgick det totala godstransportarbetet i Sverige till cirka 98 miljarder tonkilometer, en minskning jämfört med både år 2019 och 2022. Enligt Transportstyrelsens bedömning hänger sannolikt nedgången samman med konjunkturnedgången. Minskningen har utraderat den tillväxt som tidigare skett de senaste åren efter pandemin.

6.3 Tillgänglighet till Arlanda flygplats med olika trafikslag

Tillgänglighet till och från Arlanda flygplats kan redovisas på olika sätt, bland annat i form av restid. I stora delar av Uppsala län och i de norra delarna av Stockholms län är tillgängligheten till Arlanda mycket god enligt modellberäknade restider, med under en timmes bilrestid även under förmiddagens högtrafik. Strax söder om Saltsjö–Mälarsnittet är bilrestiden i högtrafik omkring en timme. Från Gävle och Västerås är bilrestiden till Arlanda mellan 60–90 minuter i rusningstrafik. Falun, Örebro, Nyköping har över två timmar bilrestid, medan Linköping har upp mot tre timmars bilrestid till Arlanda i rusningstrafik. Se figur nedan.

Figur 6.3 Modellberäknad restid till Arlanda

Förmiddagens högtrafikperiod år 2019



Källa: Trafikverket.

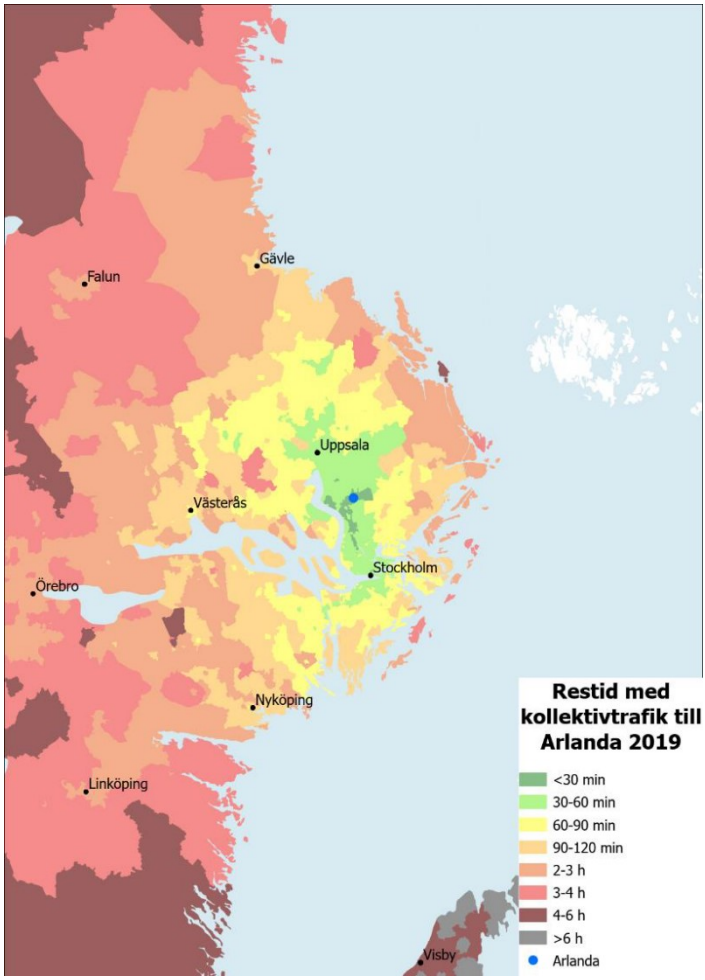
Fram mot år 2045 väntas enligt Trafikverket vissa förändringar i trafiksituationen. Med ökad befolkning och tillväxt i ekonomin förväntas en ökning av efterfrågan på resor och trafikarbete på väg. Det väntas leda till en generellt ökad trängsel på flera vägar som används för resor till Arlanda. Samtidigt sker vissa förbättringar i infrastrukturen, till exempel Förbifart Stockholm.

Arlanda flygplats är den närmaste storflygplatsen utifrån bilrestid för stora delar av Mälardalen, samt östra och norra delen av Sverige, medan det är en god tillgänglighet till Köpenhamn flygplats från Skåne, Blekinge, Hallands och Kronobergs län. I Jönköpingstrakten är bilrestiden ungefär densamma till Arlanda som Köpenhamn flygplats, cirka 3–4 timmar. I Göteborgstrakten är bilrestiden till Arlanda flygplats 5 timmar jämfört med 3 timmar till Köpenhamn flygplats.

Restiden med kollektivtrafik varierar enligt Trafikverket inom de olika länen beroende på närhet till busshållplatser och tågstationer. Arlanda flygplats nås på mindre än en timme i en långsmal korridor runt Stockholm som följer spårinfrastrukturen. Områden som ligger längre bort från spårinfrastrukturen har lägre tillgänglighet till flygplatsen med kollektivtrafik. Även utanför Stockholms- och Uppsala län är kopplingen till spårinfrastruktur tydlig. Från exempelvis Västerås, Nyköping och Gävle tar det mindre än 2 timmar att nå Arlanda med kollektivtrafik, medan det tar mindre än tre timmar från Linköping, Örebro och Falun. Från Gotland är restiden till Arlanda aldrig under 4 timmar med kollektivtrafik (via färja och landtransport). Se figur nedan.

Figur 6.4 Restid med kollektivtrafik till Arlanda flygplats år 2019

Exklusive vänte- och bytestid



Källa: Trafikverket.

Precis som för bilrestid är restiden med tåg från Jönköpingsområdet till Arlanda respektive Köpenhamns flygplats likvärdig, med cirka 2–3 timmars restid. För stora områden mellan Arlanda och Köpenhamn flygplatser och som samtidigt ligger nära spårinfrastruktur är restiden till närmaste flygplats kortare med tåg jämfört med bil.

År 2045 väntas restiden med tåg till närmaste storflygplats påverkas i vissa områden där det genomförs järnvägsinvesteringar såsom Ostlänken och två nya spår Hässleholm-Lund. I övrigt bedömer Trafikverket att skillnaden i kollektivtrafikrestid är måttliga.

6.4 Luftfartens utveckling och Arlanda flygplats

6.4.1 Översiktligt om utvecklingen inom luftfarten och för Arlanda flygplats

Flyget möjliggör snabba resor och transporter som överbryggar långa fysiska avstånd. Flyget bidrar starkt till nationell och internationell tillgänglighet, särskilt när rimliga transportalternativ saknas.

Sverige hålls ihop nationellt med ett nav för flygtrafiken i Stockholm. Andra flygplatser i Sverige och i våra grannländer har betydelse för tillgängligheten för medborgare och näringsliv i Sverige, men Arlanda flygplats är den enda svenska flygplatsen som fungerar som nav för både nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning för Sverige. Dessutom ligger flygplatsen i landets största lokala arbetsmarknadsregion (Stockholm-Solna) med nära 3 miljoner invånare. Om man räknar med hela Stockholm- och Mälarregionen i befolkningsunderlaget motsvarar det nära 4,5 miljoner invånare, vilket motsvarar cirka 40 procent av landets befolkning.

I tabellen nedan redovisas passagerarutvecklingen vid Arlanda och Bromma flygplatser. Under 2024 uppgick antalet passagerare för Arlanda och Bromma flygplatser tillsammans till knappt 24 miljoner, varav drygt 95 procent var passagerare vid Arlanda flygplats. Arlanda flygplats har länge varit den dominerande flygplatsen i Stockholmsregionen och detta förstärktes ytterligare när BRA Flyg lämnade den reguljära inrikestrafiken på Bromma flygplats vid årsskiftet 2024/2025. I skrivande stund har Bromma flygplats endast några enstaka mindre flyglinjer kvar i operativ drift.

Tabell 6.1 Passagerarutveckling vid Arlanda och Bromma flygplatser 2018–2024

Miljoner passagerare

Flygplats	Trafiktyp	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Arlanda flygplats	Utrikes trafik	21,6	20,8	4,9	5,8	15,3	18,3	19,5
	Inrikes trafik	5,3	4,8	1,6	1,7	3,2	3,6	3,2
	Totalt	26,9	25,6	6,5	7,5	18,4	21,8	22,7
Bromma flygplats	Utrikes trafik	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,2	0,0
	Inrikes trafik	2,2	2,0	0,4	0,5	1,0	1,0	1,0
	Totalt	2,5	2,4	0,5	0,6	1,1	1,2	1,0
Totalt Arlanda och Bromma flygplatser		**30,4**	**28,0**	**7,0**	**8,1**	**19,5**	**23,0**	**23,7**

Källa: Swedavia AB.

Med ett nationellt och internationellt linjeutbud av omkring 130 flyglinjer och sin närhet till Sveriges huvudstad, har Arlanda flygplats en särskild betydelse för Sveriges tillgänglighet.

Det är därför av stor vikt att fatta konkreta åtgärdsbeslut för att stärka flygplatsens attraktivitet och konkurrenskraft. En ökad kapacitet i infrastrukturen i Arlandas omland och förstärkt kollektivtrafik ökar tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och stärker flygplatsens konkurrenskraft.

Arlanda flygplats har sedan 1990-talet förlorat sin forna toppposition som Nordens största flygplats, mätt i antalet passagerare. Faktum är att Arlanda flygplats sedan över tio år är rejält distanserad av både Oslo och Köpenhamn flygplatser, där den senare har nära 32 procent fler resenärer år 2024 jämfört med Arlanda flygplats. Även om Bromma flygplats skulle inräknas är Arlanda flygplats den tredje största flygplatsen i Norden, mätt i antalet passagerare.

Det är därför av stor vikt att fatta konkreta åtgärdsbeslut för att stärka flygplatsens attraktivitet och konkurrenskraft. En ökad kapacitet i infrastrukturen i Arlandas omland och förstärkt kollektivtrafik ökar tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och stärker flygplatsens konkurrenskraft.

Tabell 6.2 Antal passagerare för utvalda år vid huvudstadsflygplatser i Norden

Miljoner passagerare

År	Helsingfors flygplats	Köpenhamn flygplats	Oslo flygplats	Arlanda flygplats
2003	9,7	17,7	13,6	15,1
2013	15,3	24,1	22,9	20,7
2019	21,8	30,3	28,6	25,6
2024	16,3	29,9	26,4	22,7

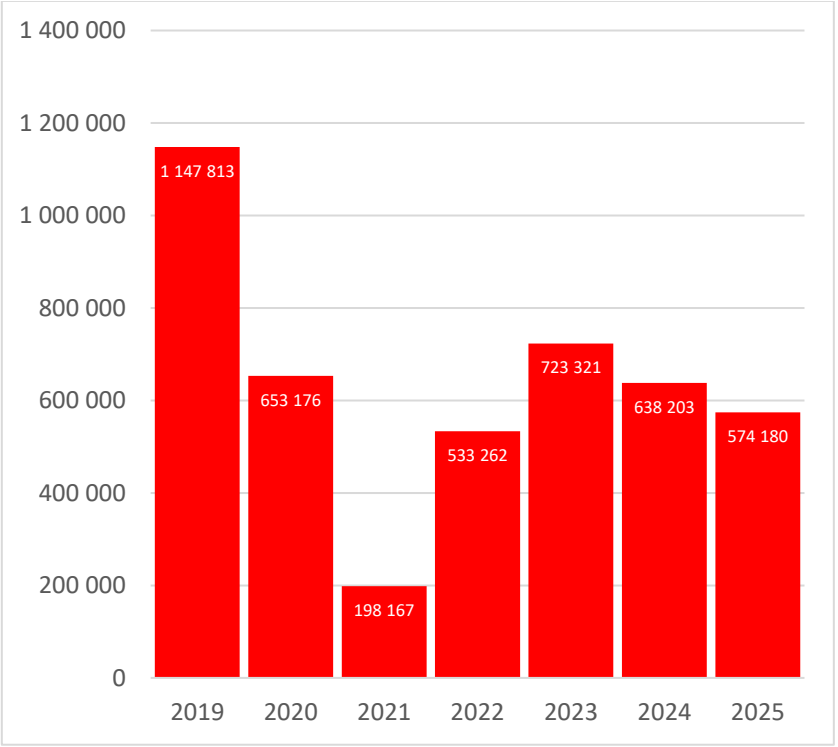
Källa: Bearbetning av flygplatsstatistik från Finavia, Transportstyrelsen, Avinor och Copenhagen Airport.

6.4.2 Arlanda flygplats

Arlanda flygplats och flygmarknaden

Den svenska flygmarknadens återhämtning till förpandemiska nivåer dröjer. Flera av de prognoser som jag tagit del av visar på en återtagen marknad först runt 2030. Skälet till detta är en tilltagande minskad efterfrågan i inrikestrafiken, som började före pandemin och som bedöms fortsätta även framöver. Figuren nedan visar att antalet erbjudna flygstolar inom det svenska inrikesflyget har varierat kraftigt i samband med pandemin. Återhämtningen efter pandemin avbröts 2024 och nedgången har sedan fortsatt under mars 2025 med 10 procent lägre utbud jämfört med samma period 2024 och med 20 procent lägre utbud jämfört med mars 2023. Jämfört med mars månad 2019 har utbudet för 2025 halverats.

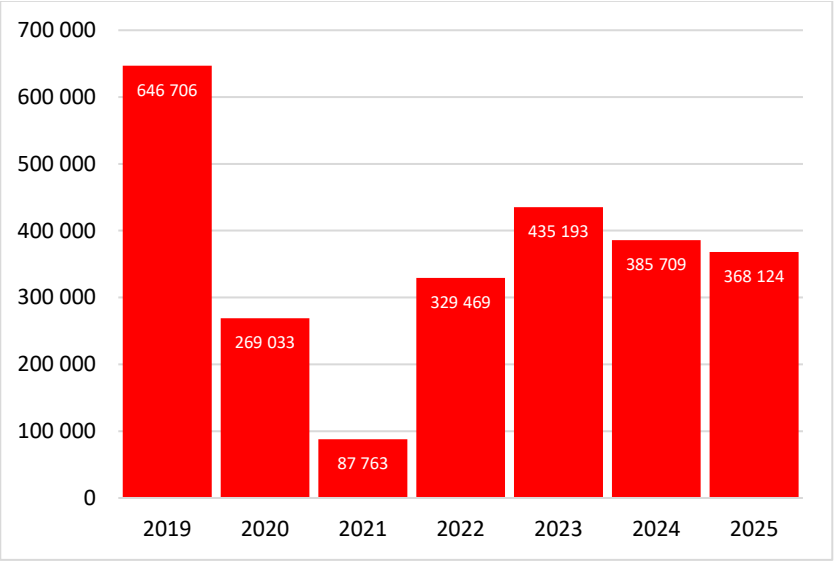
Figur 6.5 Antalet utbjudna flygstolar i det svenska inrikesflyget under mars månad 2019–2024



Källa: Trafikverket.

På efterfrågesidan minskade antalet inrikespassagerare under mars 2025 med nära 5 procent jämfört med mars 2024. Sett till årets tre första månader har antalet inrikespassagerare minskat med 9 procent jämfört med samma period 2024, vilket bekräftar en vikande trafiktrend inom inrikesflyget efter ett par års återhämtning efter pandemin. Jämfört med mars 2023 har antalet passagerare minskat med 15 procent. I jämförelse med mars 2019 har inrikesflyget under mars 2025 hela 43 procent färre passagerare i inrikesflyget, se figuren nedan.

Figur 6.6 **Antal passagerare i det svenska inrikesflyget under mars månad 2019–2025**



Källa: Trafikverket.

Utrikestrafiken står och kommer framöver att stå för trafiktillväxten, men även utrikestrafiken har återhämtat sig långsamt, åtminstone när man betraktar andra flygmarknader i Europa. Flertalet länder i Europa är nära eller har passerat 2019 års trafikvolymer, medan Sverige avviker. Eurocontrol har i en jämförande analys av flygmarknadens storlek mätt i antalet rörelser (avgångar och ankomster vid ländernas flygplatser) i 40 europeiska länder placerat Sverige nära mitten (plats 16), men när analysen jämför hur flygtrafiken procentuellt har utvecklats sedan pandemin så hamnar Sverige nära en jumboplacering (plats 38).

Figur 6.7 Jämförelse av flygmarknadens storlek i 40 europeiska länder 2024

Antal avgångar och ankomster i respektive land, procentuell jämförelse mellan 2023 och 2019

#	COUNTRY	AVG. ARR/DEP	vs 2023	vs 2019
1	United Kingdom	5 488	+4%	-6%
2	Spain	4 984	+8%	+8%
3	Germany	4 711	+4%	-16%
4	France	4 086	+2%	-5%
5	Italy	3 789	+8%	+5%
6	Türkiye	3 140	+4%	+12%
7	Netherlands	1 596	+5%	-5%
8	Greece	1 483	+8%	+18%
9	Switzerland	1 287	+5%	-3%
10	Norway	1 283	-1%	-9%
11	Poland	1 227	+11%	+9%
12	Portugal	1 217	+1%	+9%
13	Belgium	862	+4%	-8%
14	Austria	861	+4%	-12%
15	Denmark	855	+4%	-8%
16	Sweden	848	-2%	-24%
17	Ireland	816	+1%	+1%
18	Morocco	655	+15%	+18%
19	Romania	532	+4%	+4%
20	Finland	481	+6%	-21%
21	Czech Republic	427	+13%	-9%
22	Hungary	369	+16%	+2%
23	Croatia	344	+12%	+11%
24	Israel	309	-29%	-36%
25	Serbia & Montenegro	303	+5%	+16%
26	Cyprus	266	+8%	+16%
27	Bulgaria	243	+3%	-5%
28	Luxembourg	196	-0%	-6%
29	Albania	187	+34%	+140%
30	Malta	182	+13%	+14%
31	Latvia	175	+4%	-27%
32	Georgia	171	+26%	+35%
33	Lithuania	159	+8%	-9%
34	Estonia	111	+11%	-12%
35	Armenia	108	-10%	+48%
36	Moldova	88	+34%	+18%
37	Slovakia	86	+8%	-6%
38	North Macedonia	68	+6%	+16%
39	Slovenia	67	+6%	-22%
40	Bosnia and Herzegovina	62	+4%	+17%

Källa: Eurocontrol.

På flygplatsnivå släpar Arlanda flygplats efter. Arlanda var den 26:e största flygplatsen mätt i antalet flygrörelser i Europa år 2024 och av de 40 flygplatserna i Eurocontrols sammanställning landade Arlanda på plats 36 när man betraktar återhämtningen jämfört med 2019, se tabell nedan[1].

[1] Ibid. Notera att Köpenhamn flygplats är på plats 16, Oslo flygplats på plats 20 och Helsingfors flygplats på plats 32.

Figur 6.8 Jämförelse mellan de 40 största flygplatserna i Europa 2024

Antal avgångar och ankomster, procentuell jämförelse mellan 2023 och 2019

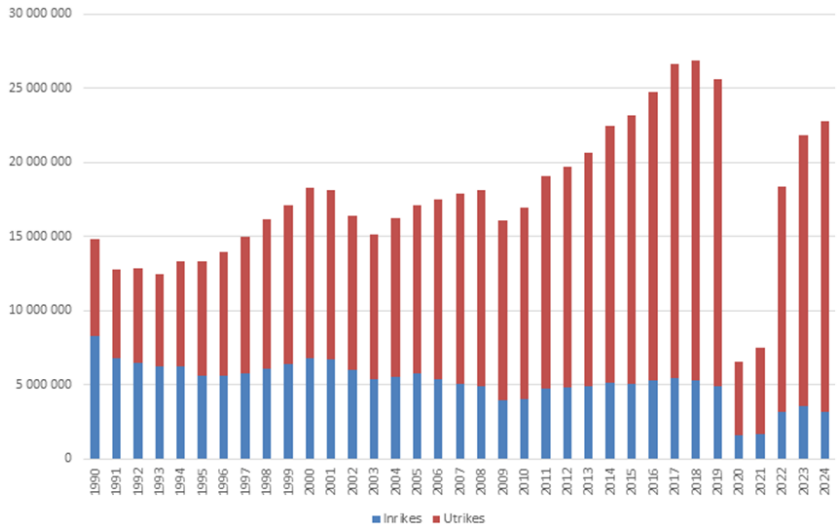
#	AIRPORT	ICAO	AVG. FLIGHTS	vs 2023	vs 2019
1	Istanbul	LTFM	1 401	+2%	+57%
2	Amsterdam	EHAM	1 336	+6%	-4%
3	London Heathrow	EGLL	1 302	+4%	-1%
4	Paris Charles de Gaulle	LFPG	1 275	+2%	-8%
5	Frankfurt	EDDF	1 204	+2%	-14%
6	Madrid Barajas	LEMD	1 148	+8%	-2%
7	Barcelona	LEBL	951	+9%	+1%
8	Munich	EDDM	887	+8%	-22%
9	Rome Fiumicino	LIRF	862	+18%	+2%
10	London Gatwick	EGKK	725	+3%	-7%
11	Athens	LGAV	721	+11%	+19%
12	Zurich	LSZH	705	+6%	-4%
13	Vienna	LOWW	678	+5%	-12%
14	Dublin	EIDW	666	+1%	+2%
15	Palma de Mallorca	LEPA	661	+6%	+11%
16	Copenhagen	EKCH	658	+6%	-9%
17	Istanbul Sabiha Gokcen	LTFJ	639	+6%	+2%
18	Lisbon	LPPT	626	+1%	+3%
19	Antalya	LTAI	624	+4%	+12%
20	Oslo	ENGM	600	+1%	-13%
21	Milan Malpensa	LIMC	586	+6%	-9%
22	Paris Orly	LFPO	565	-1%	-7%
23	London Stansted	EGSS	554	+4%	+2%
24	Manchester	EGCC	537	+9%	-3%
25	Brussels	EBBR	530	+3%	-16%
26	Stockholm Arlanda	ESSA	521	+1%	-18%
27	Berlin Brandenburg	EDDB	517	+8%	+109%
28	Warsaw Chopin	EPWA	500	+10%	-6%
29	Geneva	LSGG	473	+4%	-4%
30	Malaga	LEMG	465	+8%	+21%
31	Dusseldorf	EDDL	425	+2%	-31%
32	Helsinki	EFHK	418	+8%	-22%
33	Nice	LFMN	407	+2%	+2%
34	Gran Canaria	GCLP	380	+8%	+12%
35	London Luton	EGGW	360	+2%	-7%
36	Prague	LKPR	355	+14%	-14%
37	Dubai International	OMDB	346	+4%	+25%
38	Budapest	LHBP	344	+17%	+3%
39	Hamburg	EDDH	332	+6%	-19%
40	Edinburgh	EGPH	329	+4%	-9%

Källa: Eurocontrol.

I jämförelsen halkar således Sverige och Arlanda flygplats efter i flygtrafiken. Redan åren före coronapandemin påverkades efterfrågan av den ekonomiska konjunkturavmattningen. Arlanda har som figuren nedan visar tappat 10 års tillväxt med trafiktal för år 2024 som näst intill motsvarar 2014 års nivå. Detta förklaras till stor del av att inrikestrafiken på Arlanda flygplats inte har återhämtats efter pandemin, i stället har den krympt med 40 procent under det senaste decenniet. Samtidigt har utrikestrafiken nästan återgått till de passagerarvolymer som rådde före pandemin. Jag

bedömer att inrikesflygets problem är bestående med tydliga orsaker och att det finns anledning för staten att garantera en grundläggande tillgänglighet, något jag redogör för nedan.

Figur 6.9 Utvecklingen på Arlanda flygplats fördelat på inrikes och utrikes passagerare mellan 1990–2024

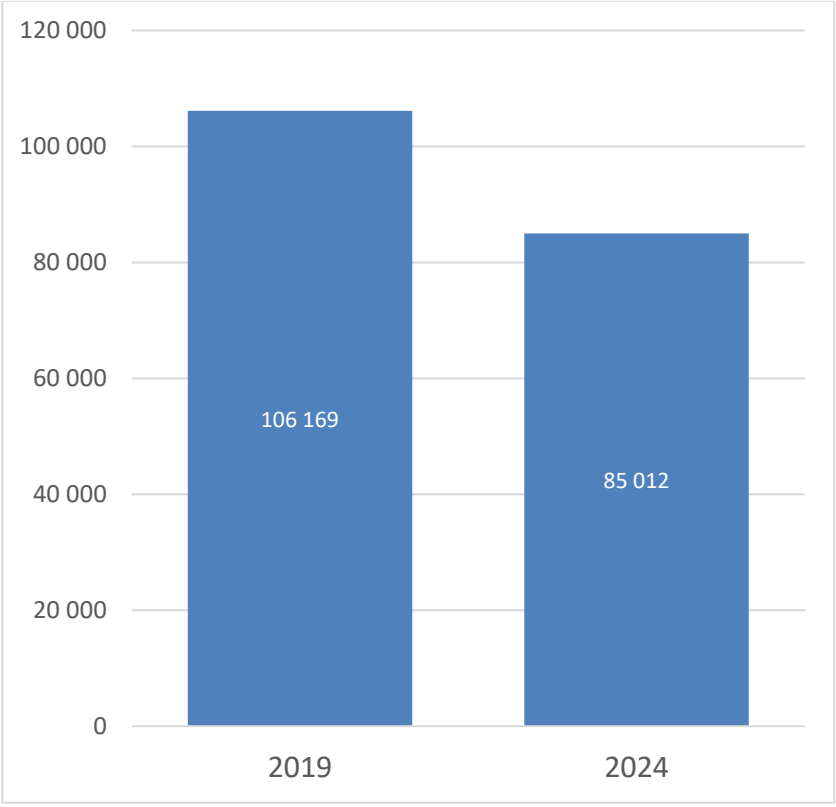


Källa: Trafikverket och Transportstyrelsen.

Flygmarknaden har alltid varit en tidig konjunkturmätare och utbudet justeras snabbt utifrån rådande efterfrågan. Den ekonomiska utvecklingen som präglades av fortsatta risker och utmaningar i samband med pandemiåren kombinerat med stora omvärldsfaktorer som krigen i Ukraina och Mellanöstern, har sannolikt påverkat den svenska flygmarknaden, mer än i flertalet andra länder i Europa, vilket bekräftas av trafikutvecklingen.

Ett annat sätt att redovisa den krympande flygtrafiken på Arlanda är att antalet avgångar från Arlanda under år 2024 minskade med 20 procent i jämförelse med året före pandemin (2019), se figuren nedan. Då ska man ändå ha i åtanke att det har skett en bred återhämtning från ett betydligt större tapp under 2020 och de närmaste åren därefter.

Figur 6.10 Antalet flygavgångar inrikes och utrikes flyglinjer på Arlanda flygplats 2019 i jämförelse med 2024

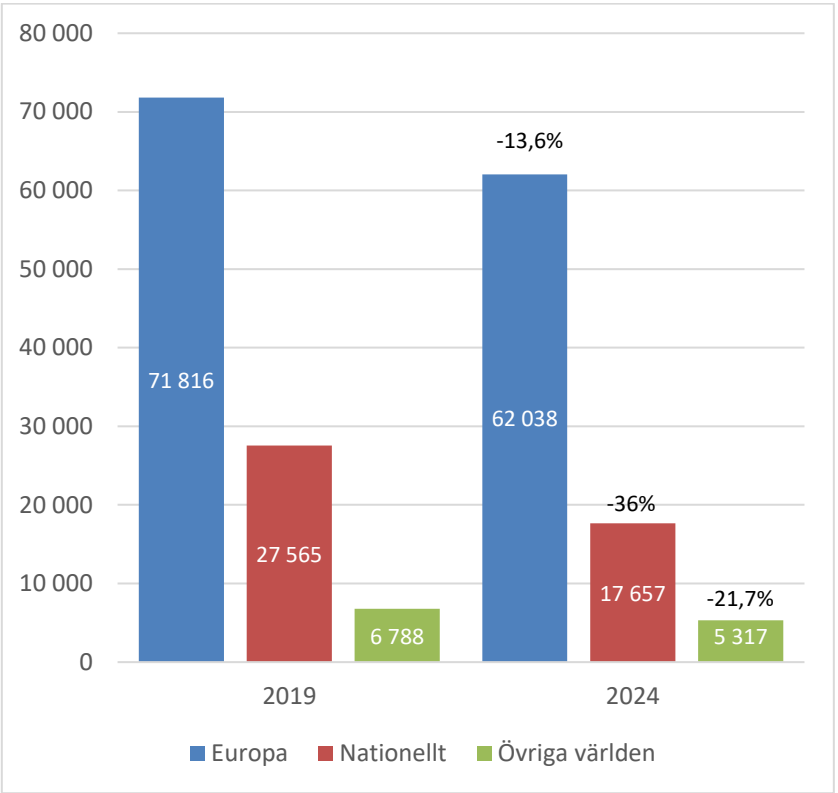


Källa: Trafikverket.

Figuren nedan visar att inrikestrafiken från Arlanda har förlorat nära 4 av 10 avgångar sedan år 2019 vilket naturligtvis betyder att antalet dubbelturer i inrikestrafiken från Arlanda ut till destinationer inom landet har minskat i samma storleksordning. Ett färre antal avgångar och ankomster på vardagar påverkar på ett direkt menligt sätt tillgängligheten. Antalet avgångar minskade även i utrikestrafiken från 2019 i jämförelse med 2024, särskilt långväga flygresor.

Figur 6.11 Antal avgångar på Arlanda flygplats fördelat per region

År 2019 jämfört med 2024



Källa: Trafikverket.

Tre sammankopplade faktorer har sannolikt påverkat flygtrafiken i Sverige mer än vad som gäller för andra länder. Flygskattens införande år 2018, ändrade beteenden och resepolicys inom affärsresandet med flygreserestriktioner och en allmän flygskam som en konsekvens av uppmärksamheten kring klimathotet är högst troliga efterfrågedämpare även om det är svårt att kvantifiera dess direkta effekter, särskilt i förhållande till den allmänna konjunkturutvecklingen, demografiska förändringar och andra makroekonomiska faktorer i Sverige.

Riksdagen har beslutat att lagen om skatt på flygresor ska upphöra den 1 juli 2025. Detta kommer högst troligt att stimulera efterfrågan inom flyget som alla andra produkter som är föremål

för lägre skatter och avgifter. Faktum är att det kan vara en konkurrensfördel för svensk luftfart eftersom flygskatt finns eller kommer att införas i våra grannländer samt i flera andra länder på europeiska kontinenten.

Flygskammen, kanske den för Sverige mest unika företeelsen av påverkansfaktorer, finns latent och påverkar beteenden och resval, men min bedömning är att den kanske har mattats av något efter pandemiåren. Kanske skulle ett skäl till detta kunna vara att flygets betydelse för samhällsviktiga transporter tydliggjordes under pandemin. Men, helt klart är att flygskammen har skapat ett socialt tryck på individer, föreningar och organisationer att minska sin klimatpåverkan, vilket ofta innebär färre eller inga inrikesflygresor alls. Sammanfattningsvis bör flygskam betraktas som ett fenomen som främst påverkat inrikesmarknaden, medan utrikesresor – särskilt utrikes semesterresor – har fortsatt att öka i omfattning.

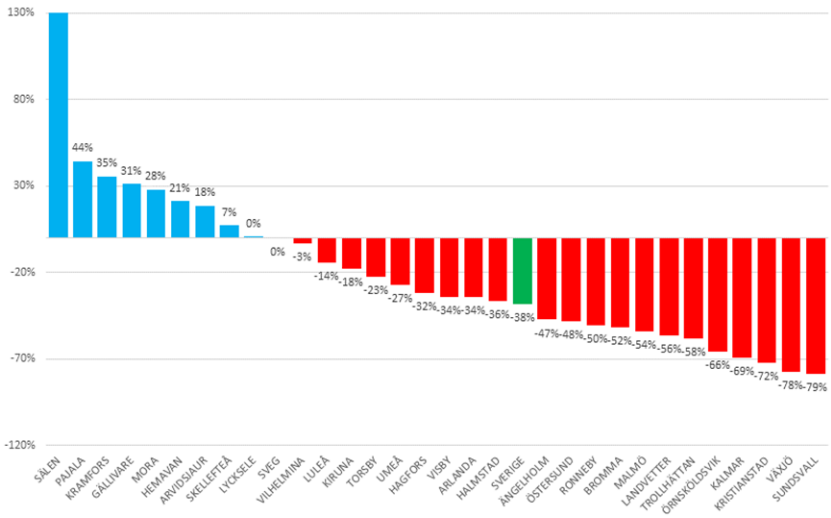
När det sedan gäller resepolicys med fokus på hållbart resande bland företag och offentlig förvaltning i Sverige har dessa inte sällan valt bort möjligheten att resa med flyg i tjänsten. Jag har inte aktuell statistik på detta men min bedömning är att flygresor i tjänsten i hög utsträckning ännu förbjuds på många sträckor, inte minst inrikesresor, eller att flygfria tjänsteresor premieras i hög utsträckning på andra sätt. Flygresor ska enligt sådana resepolicys antingen helt undvikas eller endast väljas som sista alternativ med interna riktlinjer där tågresor prioriteras framför flygresor, särskilt för resor under cirka 50 mil, vilket betyder att merparten av det svenska inrikesflyget omfattas. Samtidigt finns en pågående förändring i flera kommuner och regioner, där policyn nu tillåter inrikesflyg om resan kan kompenseras med användning av hållbart flygbränsle (SAF). Inrikestrafiken, där affärsresandet utgör en viktig intäkt för att upprätthålla flyglinjer, har naturligtvis svårigheter på grund av detta, samtidigt som distansarbete och digitala möten sänker efterfrågan ännu mer. Jag är vidare inte övertygad om att hållbara resepolicys behöver vara synonymt med flygfria resepolicys, eftersom hållbarhet handlar om så mycket annat. Hur den sociala och ekonomiska hållbarheten i Sverige påverkas av detta i förlängningen återstår att se.

Många regionala och icke-statliga flygplatser får i dag bidrag för att finansiera driften av flygplatsen. Det kan synas något anmärkningsvärt att samma kommuner och regioner som önskar utökat

statligt bidrag för att finansiera driften vid sina flygplatser samtidigt kan ha resepolicys som innebär att de anställda inte ska resa med flyg. Jag finner detta beteende inkonsekvent. Utifrån mitt perspektiv anser jag att det är rimligare att man i stället klimatkompenserar för sina resor och transporter och därmed också bidrar till att utveckla efterfrågan på exempelvis biobränsle

Figur 6.12 Inrikestrafiken 2024 jämfört med 2019

Procentuella förändringar för linjefarten per flygplats



Källa: Trafikverket och Transportstyrelsen. Kommentar: Notera att vid sju av nio flygplatser som sett tillväxt i inrikestrafiken sedan 2019 är flygplatser där flyglinjen är upphandlad av staten. Hos samtliga flygplatser söder om Arlanda flygplats tappar inrikesflyget stort.

Inrikestrafikens utveckling går mot problematiska nivåer för nationell trafikförsörjning

Jag konstaterar att inrikestrafikens akut svaga utveckling påverkar Arlandas roll som nationellt nav för inrikesflyget, men framför allt påverkas tillgängligheten för flera regioner i Sverige. Enligt Transportstyrelsen har 4 av 10 inrikespassagerare försvunnit på endast fem år, från 7 miljoner till 4,2 miljoner avresande inrikespassagerare. Det anmärkningsvärda med detta är att Sverige under närmare 30 år haft en stabil inrikesmarknad i trakterna kring 7 miljoner avresande resenärer, se figuren ovan. Ett kraftigt trendbrott har således hänt på kort tid. Detta hotar den kommersiella bärkraften för inrikes-

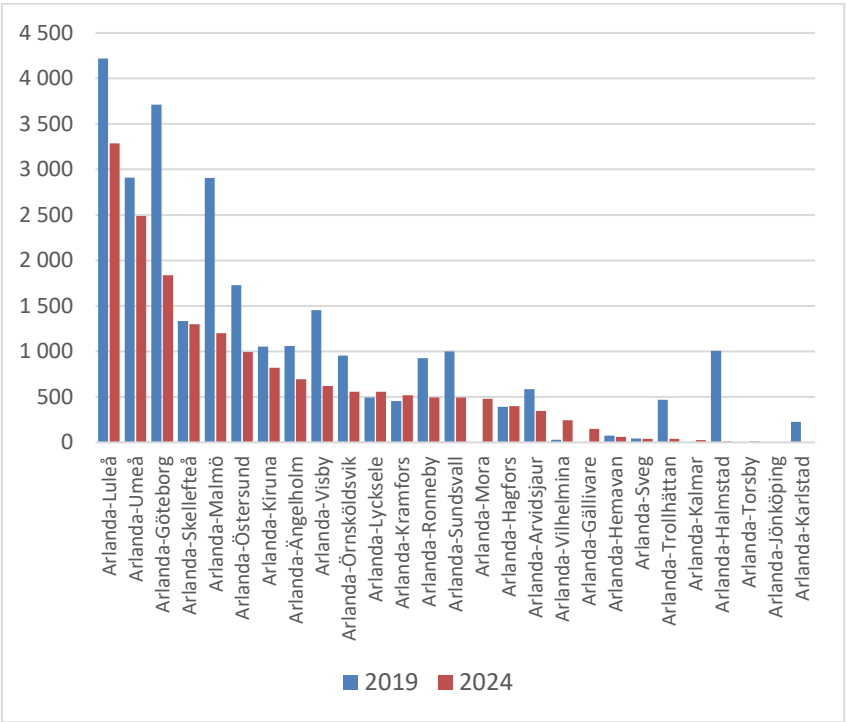
flyget, och men i första hand kan utbudet påverkas med färre avgångar och högre priser. Samtidigt som det sjuåriga affärsavtalet mellan SAS och BRA räddade kvar flygverksamhet i Sverige, innebär det samtidigt vidare en utebliven eller minskad konkurrens och ett ytterligare minskat utbud och risk för prisökningar på flertalet inrikeslinjer, åtminstone på kort sikt., Det är dessa flygbolag bredvid Norwegian och flygbolagen på Trafikverkets upphandlade flyglinjer som i stort sett utgör det svenska inrikesflyget. En sådan konsoliderad marknad har inte inrikesflyget upplevt sedan avregleringen 1992. I början av april 2025 har endast 2 flyglinjer (Umeå och Luleå) konkurrerande flygbolag (SAS och Norwegian) på flyglinjen till och från Stockholm Arlanda.

För bland annat linjerna Göteborg och Malmö till och från Stockholm Arlanda flyger SAS numera ensamt. SAS, som till omkring 25 procent ägs av danska staten, har i dagsläget ungefär 90 procent av den svenska inrikesmarknaden.

Med alla de faktorer jag räknat upp kan jag utifrån följande nakna siffror i nedanstående figur konstatera att inrikesflyget från Arlanda flygplats har tappat mycket sedan tiden innan pandemin och att det på flyglinjenivå (i antal avgångar) blir särskilt tydligt. Bland de stora förlorarna hör bland annat Arlanda–Malmö (minus 59 procent), Arlanda–Göteborg (minus 51 procent), Arlanda–Sundsvall (minus 51 procent), Arlanda–Ronneby (minus 47 procent) och Arlanda–Östersund (minus 43 procent).

Figur 6.13 Antalet inrikes avgångar från Arlanda flygplats

År 2019 jämfört med 2024



Källa: Trafikverket

Inrikesflygets pågående kollaps påverkar direkt flygplatsekonomin. De icke-statliga flygplatserna, med en stor andel inrikestrafik, har sett det totala passagerarantalet halveras sedan 2019 och driftsunderskottet fördubblas under samma period. Det har resulterat i en sämre ekonomisk situation för de icke-statliga flygplatserna. Swedaviakoncernens rörelseresultat 2024 uppgick till 26 miljoner kronor medan segmentet Flygplatsverksamhet landade på 39 miljoner kronor. Tabellen nedan åskådliggör hur mycket inrikestrafiken mätt i antalet veckoavgångar har minskat på endast fem år, även om utfallet varierar stort mellan de 10 största inrikeslinjerna i Sverige. Antalet avgångar till Stockholm från Göteborg och Malmö har mer än halverats. Ännu sämre utveckling har exempelvis Ronneby och Ängelholm flygplatser med nära två tredjedelar färre avgångar. De norrländska flygplatserna i Luleå, Umeå och Östersund har för-

lorat färre avgångar (från en femtedel till en tredjedel färre avgångar i veckan) och Skellefteå såg till och med en försiktig ökning.

Tabell 6.3 Antal avgångar till Stockholm (Arlanda och Bromma flygplatser)

Typvecka (vecka 47) år 2019 respektive 2024

Från	Till	Antal avgångar 2019 (v. 47)	Antal avgångar 2024 (v. 47)	Förändring i procent
Göteborg	Stockholm	155	74	-59 %
Malmö	Stockholm	129	73	-56 %
Umeå	Stockholm	94	71	-25 %
Luleå	Stockholm	88	74	-16 %
Visby	Stockholm	72	44	-39 %
Ängelholm	Stockholm	70	27	-61 %
Ronneby	Stockholm	45	17	-62 %
Kalmar	Stockholm	45	17	-62 %
Östersund	Stockholm	39	27	-31 %
Skellefteå	Stockholm	29	30	3 %

Källa: Trafikverket och OAG

Den kraftig minskade efterfrågan i inrikesflyget i Sverige och på Arlanda minskar utbudet av tillgängliga dagliga avgångar som i sin tur försämrar tillgängligheten och minskar konkurrenskraften för såväl flygbolag som för näringslivet i Sverige och gör att det blir svårare att nå och röra sig i Sverige. Det kan till och med leda till nedläggningar av flyglinjer.

Tabellen nedan visar hur inrikestrafiken på kommersiella flyglinjer såg ut 2024 och innan BRA lade ned sin trafik på Bromma flygplats. BRA har genom avtalet med SAS fortsatt trafikera Kalmar och Halmstad men denna gång från Arlanda flygplats. Ett antal flygplatser har under året förlorat sin inrikestrafik och det gäller Stockholm–Kristianstad, Stockholm–Sundsvall samt Stockholm–Växjö. Redan under 2019 lades inrikestrafiken ned på linjerna Stockholm–Karlstad och Stockholm–Jönköping. Sundsvall har återfått sin stockholmslinje till Arlanda i början på året och i skrivande stund avser flygbolag återstarta trafiken från Stockholm Arlanda till Karlstad respektive Stockholm Bromma till Växjö under våren och sommaren 2025.

Tabell 6.4 Inrikesflyget på kommersiella flyglinjer 2024 innan flygbolaget BRA upphörde med inrikes verksamhet på Bromma flygplats

Linjer	SAS (ARN)	BRA (BMA)	Norwegian (ARN)	Övriga flygbolag (ARN / BMA)
			(X)[1]	
Stockholm–Kiruna	X			
Stockholm–Luleå	X		X	
Stockholm–Skellefteå	X			
Stockholm–Umeå	X	X	X	
Stockholm–Örnsköldsvik				X
Stockholm–Östersund	X	X		
Stockholm–Sundsvall	X			
Stockholm–Sälen		(X)[2]		
Stockholm–Visby	X	X	(X)[3]	
Stockholm–Trollhättan				X
Stockholm–Göteborg	X	X		
Stockholm–Halmstad		X		
Stockholm–Ängelholm	X	X		
Stockholm–Växjö		X		
Stockholm–Kalmar		X		
Stockholm–Ronneby	X	X		
Stockholm–Malmö	X	X		
Stockholm–Kristianstad				
	11	11 (12)	3 (4)	2

Källa: Trafikverket. Kommentar: ARN = Arlanda flygplats, BMA = Bromma flygplats.
[1] Norwegian: 2 turer i veckan. [2] BRA: Under december-mars. [3] Norwegian: Under juni-augusti.

Jag kan konstatera att de inrikeslinjer som är kvar i dag inte bara har sett en kraftigt minskad passagerarvolym jämfört med 2019, utan de har även ett betydligt lägre utbud mätt i antalet avgångar som direkt påverkar tillgängligheten. Av det följer även att platsutbudet har minskat och att konkurrensen i det närmaste upphört.

Den utveckling jag konstaterar i inrikestrafiken och den tämligen svaga utvecklingen av nya utrikeslinjer från Arlanda flygplatser innebär även en försämrad tillgänglighet för godstransporter med bellyfrakt.

Min bedömning är att regeringen, utöver de 11 flyglinjer som Trafikverket infört allmän trafikplikt på, bör peka ut ytterligare samhällsviktiga inrikes flyglinjer med allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Jag redovisar detta lite mer utförligt i ett senare avsnitt.

Utrikesflyget står för den långsiktiga tillväxten

Enligt Swedavias senaste årsredovisning hade Arlanda flygplats 135 utrikeslinjer under 2024. Medan inrikestrafiken backade 10 procent på Arlanda så ökade utrikestrafiken med 4 procent och totalt ökade antalet passagerare med 1 procent jämfört med 2023. Även om detta bara redovisar en årsförändring är detta den etablerade trenden, dvs att tillväxten på Arlanda flygplats beror på utrikestrafiken. En konjunkturförstärkning och starkare krona förväntas bidra till att inte minst fritidsresor utomlands fortsätter att växa framöver. Även utrikestrafiken, åtminstone europatrafiken, är koncentrerad till ett fåtal dominerande flygbolag men är långt ifrån så konsoliderad som inrikestrafiken. Under 2023 delade SAS, tillsammans med Ryanair och Norwegian, på halva utrikesmarknaden. En svag återhämtning ses nu i den interkontinentala passagerartrafiken till och från Stockholm Arlanda med direktflyg året runt till bland annat New York, Abu Dhabi, Dubai och Tokyo, men det är ändå ett mycket blygsamt utbud i jämförelse med exempelvis SAS omfattande interkontinentala satsning till och från Köpenhamn flygplats.

Verksamheten vid Arlanda flygplats

Bansystemet vid Arlanda flygplats består av rull- och taxibanor. Flygplatsen har tre rullbanor, där flygplan startar och landar, samt taxibanor som förbinder rullbanorna med terminalområdet. Två av rullbanorna är parallella (bana 1 och 3) med en separation på 2 300 meter, vilket innebär att banorna kan användas oberoende av varandra. Bansystemet är länkat till ramper, uppställningsplatser och transportvägar för övrig fordonstrafik, exempelvis räddningstjänst och snöröjningsfordon.

Figur 6.14 Arlanda flygplats bansystem



Källa: Swedavia AB.

Kapaciteten på Arlanda flygplats uppgår i dagsläget till 84 rörelser per timme, med nuvarande sätt att använda rullbanorna. I dagsläget tillämpas segregerade parallella operationer. Denna metodik innebär att man landar på den ena parallellbanan och startar på den andra.

För att flygplatsen ska kunna hantera den maximala trafikvolymen krävs att båda parallellbanorna är tillgängliga, att det inte finns några begränsningar avseende påfarter och avfarter till rullbanorna, att det finns taxibanor och uppställningsplatser i tillräcklig omfattning så att trafiken kan avvecklas utan att det ska bli köbildning, att lågfartstrafiken kan avvecklas på samma sätt som i dag med i

huvudsak lågfartskurser vid sidan om SID-trafik samt att siktförhållandena motsvarar CAT I-förhållanden eller bättre, ingen vindpåverkan, normala väderförhållanden i övrigt och att bromsverkan på rullbanan är god.

När antalet rörelser närmar sig flygplatsens kapacitetstak blir systemet känsligt för störningar. Svåra väder- och vinterförhållanden kan i en sådan situation ge betydligt större följdförseningar jämfört med när det finns utrymme för fler rörelser. Det kan ställa krav på att kapacitetsåtgärder vidtas i ett tidigare skede, redan innan kapaciteten för bansystemet nått det absoluta kapacitetstaket.

Genomförda och planerade utvecklingsåtgärder

Genomförda åtgärder

Swedavia AB beslutade om genomförande för huvuddelarna i sin tidigare utvecklingsplan för Arlanda flygplats i början av år 2019, varpå upphandling och genomförande inleddes. Med utbrottet av Covid-19-pandemin ändrades förutsättningarna drastiskt, med bland annat en minskad flygtrafik. Swedavia vidtog då åtgärder för att kraftigt reducera infrastrukturinvesteringarna, vilket resulterade i att den nya piren (Pir G) och utbyggnaden av bagagesystemet pausades. Swedavia beslutade dock att fortsätta utbyggnaden av den nya säkerhetskontrollen och handelsplatsen samt sammankoppling av terminal 4 och 5. Under de senaste åren har Swedavia genomfört följande åtgärder:

- nytt driftområde (klart 2018),
- nya ytor och passager i Terminal 5 (klart 2018),
- uppställningsplatser (klart 2018),
- central godsmottagning (klart 2018),
- terminal 5 länkas samman med Terminal 4 (klart 2022),
- breddad gång med rullband mellan gate 1–10 och 11–24 i Terminal 5 (klart 2022),
- ny säkerhetskontroll i Terminal 5 (klart 2023),
- ny marknadsplats i Terminal 5 (klart 2024).

Planerade åtgärder

Swedavias utvecklingsplan för Arlanda flygplats fram till år 2040 innehåller åtgärder både avseende bansystemet, terminalerna och angöringssystemet. Den baserar sig på en prognos framtagen av Swedavia 2023, där antalet årspassagerare bedöms till 25 miljoner år 2025, 29 miljoner år 2030 och 34–35 miljoner år 2040. Vidare anammas fyrstegsprincipen som förhållningssätt.

På terminalsidan är den övergripande bilden att den tidigare Terminal 4 sedan år 2022 är hopbyggd och en del av Terminal 5. Vidare planeras Terminal 2 att byggas ihop med Terminal 3. Swedavia har genomfört åtgärder i Terminal 5, som jag nämner i avsnittet ovan, och förbereder för ett nytt bagagesystem i terminalen. En större utbyggnad av Terminal 2 ligger bortom år 2040.

När det gäller dagens angöringssystem ser Swedavia flera utmaningar. Angöringen upplevs som svårorienterad, som tillsammans med cirkulerande trafik och korsande trafikströmmar skapar köer. Angöring för buss saknas vid Terminal 5, vilket påverkar kapaciteten i hela systemet och orsakar klagomål från passagerare och operatörer. Obehörig trafik kan komma nära terminalerna, vilket är en säkerhetsrisk. Dagens bussangöring vid Terminal 4 är en provisorisk lösning, som leder trängsel. Hämta- och lämnatrafiken parkerar fel, vilket leder till konflikter och tillbud.

När det gäller utvecklingen i stort är Swedavias planer att bygga klart Terminal 5 innan man går vidare med andra terminaler på flygplatsen och att vidta mindre kapacitetsåtgärder först för att kunna skjuta på investering i en ytterligare parallell rullbana.

Polis- och tullmyndighetens verksamheter

Polismyndigheten

Med syfte att främja rättvisa och trygghet har bland annat Polismyndigheten i uppgift att upprätthålla allmän ordning och säkerhet och i övrigt se till att ge allmänheten skydd och annan hjälp. Polismyndigheten bedriver en sådan verksamhet vid Arlanda flygplats.

Polismyndigheten har även ansvarar för gränskontroll till och från Sverige, så även på Arlanda flygplats som utgör en av Sveriges största gränspassager. I gränspolisverksamheten ingår också att

utföra inre utlänningskontroll och verkställa Migrationsverkets och domstolsbeslut om avvisning eller utvisning. Polisen är skyldig att utföra kontroller av alla personer som reser över en yttre gräns, det vill säga till och från länder som inte är med i Schengensamarbetet. Gränskontroll vid yttre gräns är obligatorisk. Det rättsliga stödet för Polisens personuppgiftsbehandling i samband med gränskontroll finns i EU:s dataskyddsförordning (GDPR), gränskodex, utlänningsdatalagen och brottsdatalagen.

Införandet av Entry Exit System (EES) är en sådan skärpning av kraven på gränskontroll som åtminstone på kort sikt kommer att ha stor påverkan på genomströmningshastigheten och kapacitetsbehoven, inte minst i ankomstflödet, vilket är en stor utmaning för samtliga flygplatser som hanterar non-Schengentrafik. Automatiserad gränskontroll skulle avhjälpa situationen väsentligt via bland annat så kallade ABC-gater och det är Polismyndighetens ansvar att införa en sådan lösning.

Tullverket

Tullverket ansvarar för kontroll av varor som förs in och ut ur Sverige, och kontroller görs oberoende av Polismyndighetens gränskontroll. I regleringsbrevet prioriteras in- och utförselrestriktioner inom områdena hälsa, miljö och säkerhet. Kroppsvisitation kan bli aktuell och är en kontroll av de kläder en person har på sig. Syftet med att genomföra en kroppsvisitation är att det finns anledning att anta att det finns föremål i kläderna som kan tas i beslag. En kroppsvisitation kan utföras när som helst under en tullkontroll, och ska helst genomföras inomhus i avskilt rum eller i lämpligt utrymme. Det innebär till exempel varor som: narkotika, alkohol, tobak, läkemedel, vapen, farligt avfall med mera. Tullverket ser vidare till att korrekta tullavgifter, skatter och andra avgifter betalas in samt att regler för in- och utförselrestriktioner följs. Tullverket har en klareringsexpedition med i huvudsak elektroniskt kontrollflöde på Arlanda flygplats samt har ett så kallat huvudtullfilter på Terminal 2 och Terminal 5. Dessutom finns tullfilter vid Pir D och Pir F.

6.4.3 Riksintressen vid Arlanda flygplats och dess omland

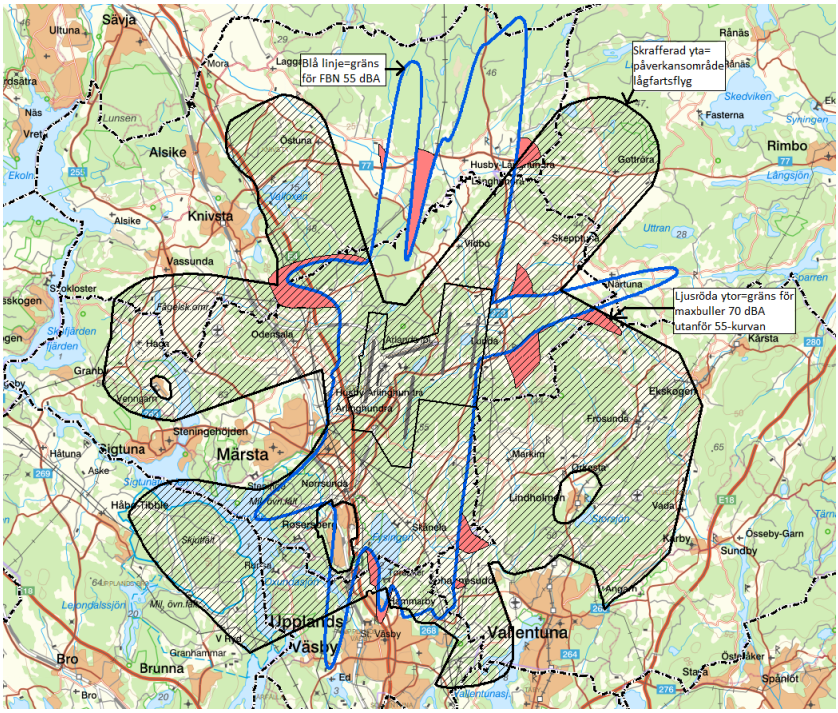
Arlanda flygplats

Riksintresseområdet kring Arlanda flygplats utgörs av mark som direkt används eller i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas vid planering och prövningar, exempelvis områden för framtida rullbanor.

De anspråk som redovisas i riksintressepreciseringen handlar dels om att garantera flygplatsens funktion, dels om lämplig markanvändning inom flygplatsens influensområde med hänsyn till bullerstörningar och risker för olyckor vilket främst prövas i planering och bygglov enligt plan- och bygglagen. I Arlandas fall tillkommer påverkansområdet för lågfartsflyget som mest påverkar vart det går att bygga nytt.

Tillkomst av nya eller utökning av befintliga tätorter kan komma att försvåra eller omöjliggöra hanteringen av lågfartsflyget. Avgränsningen av påverkansområdet för lågfarten, som innebär att inga nya tätorter kan tillkomma eller utökas har tre undantagsområden i Venngarn och Rosersberg i Sigtuna kommun samt Lindholmen i Vallentuna kommun, se inringade områden i figuren nedan över påverkansområdet. Sammantaget inkluderas ytor i fem kommuner – Norrtälje, Knivsta, Sigtuna, Vallentuna och Upplands-Väsby – av Arlanda flygplats påverkansområde.

Figur 6.15 Påverkansområde för lågfartsflyg och buller runt Arlanda flygplats



Källa: Trafikverket.

Ostkustbanan

Ostkustbanan är av riksintresse och sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall och har en viktig funktion i att förbinda städerna utmed Norrlandskusten med Stockholm och södra delarna av landet. EU har pekat ut Ostkustbanan som en del i det övergripande nätet (comprehensive network), vilket innebär att banan anses ha stor betydelse för den regionala utvecklingen och för medborgarnas mobilitet.

En riksintressepreciseringen för delen Solna–Uppsala finns framtagen och är beslutad år 2016. I den bedöms alla stationer på sträckan Solna–Uppsala också vara av riksintresse. Banans centrala funktion är dels att stödja det omfattande arbetsresandet i korridoren Stockholm–Uppsala, dels att försörja Arlanda flygplats med persontrafik. Banan ska också erbjuda god tillgänglighet för godstrafik, bland annat till kombiterminalen och postterminalen vid Rosersberg.

Ostkustbanan, tillsammans med riksintresset motorvägen E4, fyller en viktig funktion för regionens transporter. Banan möjliggör yteffektiva gods- och persontransporter i ett stråk med hög transportefterfrågan. Utifrån de kapacitetsbegränsningar som råder på järnvägen mellan Stockholm och Uppsala i dag, den förväntade trafikutvecklingen samt planerna på nya stationer ser Trafikverket ett behov av att i framtiden genomföra kapacitetshöjande åtgärder på sträckan. Trafikverket vill säkerställa att följande åtgärder är möjliga att genomföra i framtiden:

- utbyggnad från fyra till sex spår mellan Tomteboda och Skavstaby,
- utbyggnad från två till fyra spår mellan Skavstaby och Myrbacken, (via Arlanda eller via Märsta),
- utbyggnad från två till fyra spår mellan Myrbacken och Uppsala C.

Vilket markbehov de nya spåren kräver avgörs av var, i förhållande till befintlig järnväg, nya spår kan byggas.

Arlandabanan

Arlandabanan är ett riksintresse och består av järnvägen mellan Rosersberg och Arlanda flygplats (Södra Böjen) och järnvägen mellan Arlanda flygplats och Odensala (Norra Böjen) samt stationsanläggningarna på spår 1 och 2 på Stockholms Centralstation och de tre stationerna på Arlanda flygplats. Stationerna på Arlanda är Arlanda Central samt Arlanda Norra och Arlanda Södra. På Stockholms Centralstation finns också 3-D fastigheten Mentorn 2. Arlandabanan är en funktionellt integrerad del av Ostkustbanan.

Arlandabanan ägs av det statligt ägda bolaget Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) och drivs av A-Train AB enligt avtalet Arlandabanan Project Agreement.

Mälarbanan

Mälarbanan är en viktig del av Sveriges järnvägsnät och förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. Mälarbanan är också en del av Stockholms lokala pendeltågsnät och påverkar tågtrafiken i hela Stockholmsregionen, men har även en viktig funktion för godstrafik och långväga persontrafik. Stationerna utmed järnvägen är av riksintresse.

Banan byggs ut till fyrsspårssystem mellan Tomteboda–Kallhäll. En utbyggnad är av riksintresse för att tågtrafiken ska fungera långsiktigt i regionen och till och från övriga landet.

Roslagsbanan

Roslagsbanans viktigaste funktion är att knyta ihop nordostsektorn med övriga delar av Stockholmsregionen. Trafikverket beslutade år 2010 att Roslagsbanan är en anläggning av riksintresse för kommunikationer. Beslutet anger inte någon närmare avgränsning av vilka områden som ingår i eller berörs av riksintresset. Behovet att definiera vad som ingår i riksintresset har särskilt aktualiserats genom att Region Stockholm genomför åtgärder för att öka kapaciteten och utveckla Roslagsbanan för att möta en växande efterfrågan. Roslagsbanans förlängning, från Universitetet i tunnel via Odenplan till T-centralen, ingår i Sverigeförhandlingen och beslutades våren 2017. Projektstart enligt förhandlingen är satt till år 2026 och linjen kan tidigast börja trafikeras är 2038.

E4

E4:an är ett riksintresse och sträcker sig mellan Helsingborg–Norrköping–Stockholm–Gävle–Sundsvall–Haparanda och ingår även i TEN-T Stomnät. E4 är en del av funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor samt rekommenderad färdväg för farligt gods.

Framtida utvecklingen som nämns i riksintressepreciseringen och som berör Arlandas omland är sträckan Arlanda–Glädjen som planeras byggas ut till tre körfält i vardera riktningen. Mellan trafikplatserna Rotebro och Häggvik norr om Stockholm ska antalet

körfält utökas från tre till fyra i vardera riktningen. Det planeras även för att bygga ut E4 och E20 mellan trafikplats Moraberg och trafikplats Saltskog från två till tre körfält i vardera riktningen.

E18

Riksintresset sträcker sig mellan riksgränsen Norge–Sverige via Örebro och Stockholm till Kapellskär och ingår TEN-T övergripande nät. E18 är en del av funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, funktionellt prioriterat vägnät för långväga personresor, rekommenderad färdväg för farligt gods samt del i väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga infrastrukturer.

6.5 Järnvägstrafikens utveckling

6.5.1 Översiktligt om utvecklingen inom järnvägsområdet

Infrastruktur, trafik och transporter

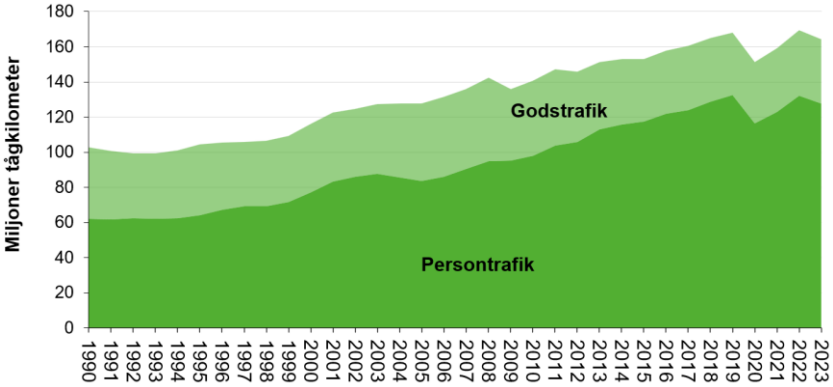
Järnvägens infrastruktur bestod år 2023 av totalt 10 909 kilometer trafikerade banor. Den totala banlängden uppgick samma år till 15 743 kilometer. Av den totala banlängden var 75 procent elektrifierad. I slutet av år 2023 var 578 kilometer (5 procent) av den trafikerade banlängden utrustad med det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS[2].

Sedan år 1990 är det främst persontrafiken på järnväg som ökat, mätt som antal tågkilometer, och då särskilt den regionala persontrafiken. Godstrafiken har legat på en relativt stabil nivå under perioden.

[2] Tågskyddssystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System).

Figur 6.16 Järnvägstrafik 1990–2023

Miljoner tågkilometer

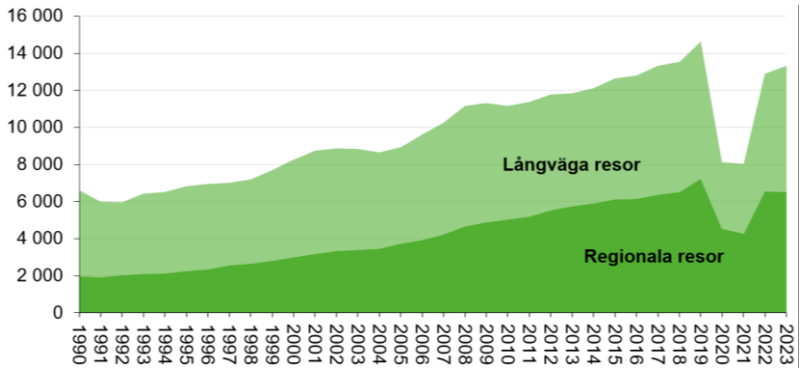


Källa: Trafikanalys.

Efter två år med pandemirestriktioner skedde under år 2022 en stor återhämtning för resandet inom järnvägstrafiken. Återhämtningen fortsatte under år 2023 men i en svagare takt.

Figur 6.17 Persontransportarbete med järnväg fördelat på regionala och långväga resor 1990–2023

Miljoner personkilometer



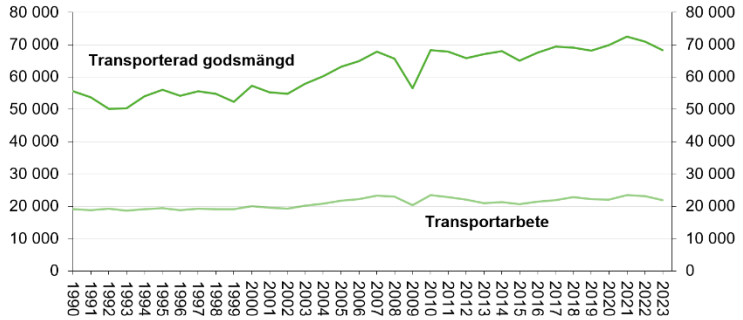
Kommentar: Mellan 2016 och 2017 har förändrade skattningsmetoder av resandet hos vissa uppgiftslämnare resulterat i en ökning av antalet resor och transportarbete. Samma sak inträffade mellan 2019 och 2020, vilket resulterade i en ökning av antalet resor med cirka 3 procent.

Källa: Trafikanalys.

Det transporterade godset på järnväg uppgick under år 2023 till cirka 68 miljoner ton, en minskning med 4 procent jämfört med år 2022. Av godsmängden transporterades 54 procent inrikes. Godstransportarbetet på järnväg uppgick under år 2023 till cirka 22 miljarder tonkilometer, en minskning med cirka 5 procent jämfört med föregående år. Vagnslastgods var den största transporttypen med 53 procent av det totala transportarbetet år 2023.

Figur 6.18 Transportarbete i tonkilometer och transporterad godsmängd i ton på järnväg 1990–2023

Tusentals ton (vänster axel) och miljoner tonkilometer (höger axel)



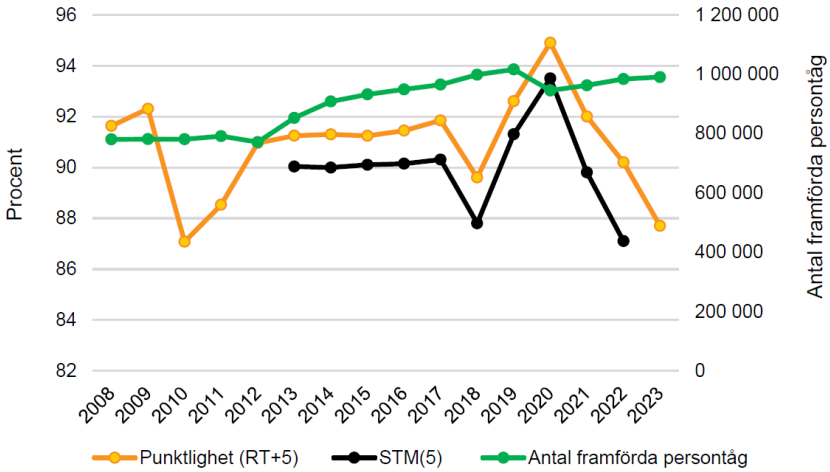
Kommentar: Före 2009 ingår inte transit från Norge i statistiken. Detta medför att utrikes transporter före 2009 inte är jämförbar med senare år. Före 2002 inkluderar uppgifterna tonkilometer av tomma privatvagnar. Statistiken från och med 2018 är inte jämförbar med tidigare år på grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder. Vissa förändringar resulterar i högre skattningar än tidigare, medan andra ger lägre.

Källa: Trafikanalys.

Mellan åren 1990 och 2022 ökade det totala transportarbetet för långväga transporter i Sverige med 35 procent medan godstrafiken på järnväg har ökat med 21 procent. Järnvägens marknadsandel av de långväga transporterna har under samma period minskat från 28 till 25 procent.

Punktligheten för järnvägstrafiken nådde år 2023 de lägsta nivåerna som uppmätts för både person- och godståg, med undantag för år 2010. I figuren nedan framgår punktlighetens utveckling för persontåg.

Figur 6.19 Persontågens punktlighet (RT+5) och STM(5) med 5 minuters förseningsmarginal mätt vid slutstation 2008–2023



Kommentar: I måttet punktlighet vid slutstation inom 5 minuter ingår endast framförda tåg. STM motsvarar andelen av de tåg som var planerade dagen innan avgång som ankommit ”i tid” – i det här fallet inom 5 minuter efter planerad ankomsttid.

Källa. Trafikanalys.

Järnvägens organisation och marknad

Det trafikpolitiska beslutet år 1988 resulterade bland annat i en uppdelning av SJ i ett trafikföretag och en infrastrukturförvaltande myndighet, Banverket. Parallellt med detta genomfördes en decentralisering för de så kallade länsbanorna till trafikhuvudmännen. Därefter har marknaden gradvis öppnats upp för nya aktörer.

Konkurrens om spåren, i form av deltagande i upphandlingar inleddes redan 1989–1990. Denna del av marknaden omfattade till en början sådan lokal, regional och interregional persontrafik som SJ inte längre kunde bedriva med lönsamhet. Därefter har den successivt utvecklats och vuxit till att i dag på flera håll omfatta större nät eller trafiksystem av exempelvis pendeltågslinjer som i vissa fall går långa sträckor.

Nya aktörer i godstrafiken dök upp i början av 1990-talet. Före år 1990 var SJ det enda godsbolaget för godstrafik med järnväg. Under 1990-talet tillkom några privata bolag som i samarbete med SJ bedrev matartrafik till SJ Gods. År 1996 avreglerades godstransportmarknaden och blev därmed helt öppen för nya operatörer, både från Sverige och andra länder. I Sverige skedde en successiv framväxt

av privata godsbolag som konkurrerade med SJ Gods. De senaste 25 åren har omkring 15 bolag bedrivit godstrafik med järnväg.

SJ delades upp och bolagiserades år 2001, vilket bland annat ledde till bildande av SJ AB, Green Cargo AB och Jernhusen AB.

De första stegen mot en marknadsöppning i persontrafiken med konkurrens på spåren togs år 2006 och avsåg nattågstrafik och chartertrafik. Därefter följde marknadsöppning för veckoslutstrafiken och den internationella persontrafiken år 2009, liksom beslut om att avveckla SJ AB:s kvarvarande ensamrätt från oktober 2010.

År 2009 bildades Transportstyrelsen som en trafikslagsövergripande myndighet för reglering, tillstånd och tillsyn samt registerhållning. I början av år 2010 bildades Infranord AB genom en bolagisering av Banverket Produktion. Samma år bildades Trafikverket genom en sammanslagning av Banverket och Vägverket och delar av andra myndigheter.

Det öppna marknadstillträdet för persontrafiken har varit på plats sedan slutet av år 2011. Marknadstillträdet på järnväg är en kombination med direkt konkurrens på spåren och en samhällsorganiserad och upphandlad regionaltågstrafik med konkurrens om spåren. Majoriteten av den samhällsorganiserade trafiken organiseras i dag av de regionala kollektivtrafik-myndigheterna, medan en mindre del omfattas av statens upphandling genom Trafikverket.

I dagsläget bedrivs kommersiell fjärr- och regionaltågstrafik med SJ AB på Ostkustbanan och Arlandabanan och en kommersiell flygtågspendel med A-Train AB till och från Arlanda flygplats. Utöver det bedrivs samhällsorganiserad och upphandlad tågtrafik av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i sex regioner inom ramen för Mälartåg, som bedriver tågtrafik på fem linjer. SL och UL samarbetar om SL-pendeln mellan Uppsala och Stockholm. Därtill bedrivs kommersiell godstrafik.

Från december 2024 kör inte SJ AB längre regionaltågstrafik mellan Stockholm - Uppsala. SJ AB hänvisar till växande konkurrens från Mälartåg och att tågtrafiken bedrivs med förlust. Från december 2024 utökar Mälartåg trafiken med fler avgångar mellan Stockholm och Uppsala. Det planeras för halvtimmestrafik (eller mer under rusningstrafik) och utbudet kommer enligt Mälartåg motsvara den trafik som SJ och Mälartåg gemensamt producerade på järnvägssträckan under 2024.

Järnvägsbranschens samverkansforum

Järnvägsbranschens samverkansforum (JBS)[3] bildades 2016 av aktörer från den svenska järnvägsbranschen i syfte att driva på järnvägens förbättringsarbete. Arbetet inom JBS har framför allt varit fokuserat på tre initiativ; Tillsammans för tåg i tid (TTT), Utvecklingsgruppen för Bättre Trafik- och Resenärsinformation (UBTR) och JBS kompetensförsörjning.

Under år 2024 lanserade JBS först en vision 2050, Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen, som senare följdes upp av en färdplan. I färdplanen anges som prioriterade åtgärder och aktiviteter i närtid; ökad kapacitet och smartare kapacitetsutnyttjande, ökad kvalitet, förbättrad kund- och resenärsinformation, kompetensutveckling och attraktivitet samt främja nya spelregler och marknadsvillkor.

6.5.2 Järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland

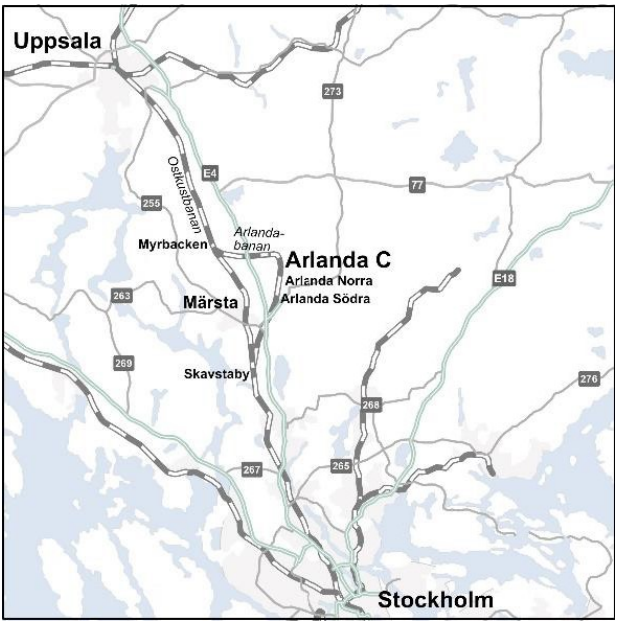
Översiktligt om järnvägsnätet

Den del av järnvägsnätet som närmast berörs av Arlanda flygplats består dels av Ostkustbanan som går från Stockholm, via Märsta till Sundsvall samt dels Arlandabanan som sträcker sig från Skavstaby till Myrbacken via Arlanda flygplats. Sträckan mellan Stockholm Central och förgreningspunkten Skavstaby är fyrspårig järnväg. Sträckan mellan Skavstaby – Märsta – Myrbacken (Ostkustbanan) respektive Arlandabanan är dubbelspårig järnväg. Vid förgreningspunkten Myrbacken ansluter Ostkustbanan respektive Arlandabanan till ett dubbelspår till Uppsala.

Järnvägen mellan Stockholm-Uppsala öppnades år 1866 och byggdes sedan vidare norrut. År 1995 erhöll A-Train AB uppdraget av staten att finansiera, bygga och driva Arlandabanan. År 1999 invigdes Arlandabanan.

[3] Följande parter ingår i JBS: Alstom, Byggföretagen, Green Cargo, Jernhusen, MTR Nordic, Region Stockholm, SJ, Skånetrafiken, Svensk Kollektivtrafik, Swedtrain, Trafikverket, Tågföretage, Vossloh och Västtrafik.

Figur 6.20 Järnvägsinfrastruktur kring Arlanda flygplats



Källa: Trafikverket.

Arlandabanan går i en tunnel under flygplatsen. Vid Arlanda nedre förgrenar sig Arlandabanan mot Arlanda Central respektive stationerna Arlanda södra och Arlanda norra. Plattformarna vid spår 1–2 på Stockholm Central respektive Arlanda södra och Arlanda norra är högre än vad som normalt gäller i Sverige, då de anpassats för Arlanda Express tåg. Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB) äger Arlandabanans infrastruktur, medan A-Train AB är infrastrukturförvaltare för Arlandabanan samt bedriver flygpendeltågtrafiken Arlanda Express. Den övriga järnvägsinfrastrukturen som nämns ägs av staten och förvaltas av Trafikverket.

Arlandabanans tillkomst och förutsättningar

Arlandabanan har kommit till stånd genom en samverkanslösning mellan staten och en privat aktör, A-Train AB. A-Train AB byggde Arlandabanan och tillhörande stationer under åren 1995–1999. A-Train AB hade även ansvar för att projektet finansierades under

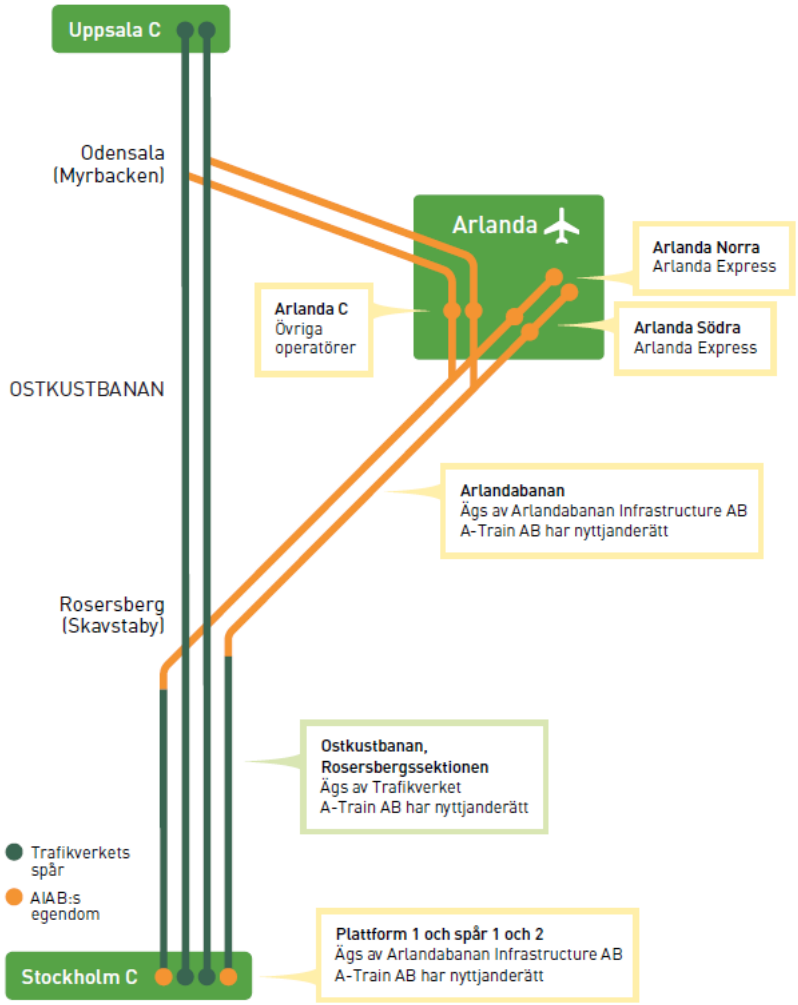
avtalsperioden utöver den del som staten bidrog med initialt. I gengäld erhöll A-Train AB som betalning dels en nyttjanderätt till anläggningen, dels en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendel mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats.

A-Train AB ägs av Portare AB, som i sin tur sedan år 2014 ägs av State Super, Australian Retirement Trust (ART) och SAFE. De två första ägarna är australienska pensionsfonder, medan den sistnämnda ägs av den kinesiska staten.

För att ta tillvara statens rättigheter och skyldigheter när det gäller banan bildades AIAB som ägs av staten. Ägandet av Arlandabanan och dess anläggningar överfördes till AIAB i samband med trafikstarten i november 1999 och AIAB förvaltar avtalen som rör Arlandabanan. AIAB har en option att återta dispositionen av anläggningen om A-Train AB inte medverkar till en tillfredsställande koordinering och integration av järnvägstrafiken på Arlandabanan (om detta skulle ske ska kompensation utgå). AIAB:s uppgift är i dag att äga järnvägen från Rosersberg via Arlanda flygplats till Odensala (Arlandabanan) samt upplåta den och vissa rättigheter som krävs för driften av järnvägstrafik mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats. AIAB utför kontroll av driften av Arlandabanan samt driften av järnvägstrafiken mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats.

Stationerna Arlanda södra och Arlanda norra trafikeras av snabbtågspendeln Arlanda Express. Arlanda C trafikeras av regional-, interregional- och pendeltåg som är genomgående mellan Stockholm och Uppsala.

Figur 6.21 Järnvägsinfrastruktur vid Arlanda flygplats



Källa: Arlandabanan Infrastructure AB.

År 2019 träffade AIAB och A-Train AB en överenskommelse om att förlänga A-Train AB:s koncession för Arlandabanan med tio år fram till juli 2050. Avtalet ingicks på marknadsmässiga villkor mot bakgrund av en rättighet för A-Train AB i det ursprungliga avtalet att begära en förlängning med högst tio år. Förlängningen innebar att samtliga rättigheter och skyldigheter för A-Train AB fortsatt gäller. A-Train AB gjorde dessutom en tilläggsbetalning till AIAB

om nästan 682 miljoner kronor. En ytterligare ersättning tillkommer om Bromma flygplats är nedlagd innan juli 2040. Därutöver har A-Train AB vissa ytterligare skyldigheter där bolaget senast år 2030 ska ha tagit en ny tågflotta i drift samt att samtliga spår på Arlandabanan ska ha bytts senast år 2044 och att anläggningens kvalitet säkerställs till år 2055. Under förlängningsperioden 2040–2050 kommer A-Train AB även att betala svenska staten (Riksgälden) den högre så kallade royaltynivån motsvarande det högre av 15 procent av bolagets intäkter eller 50 procent av vinsten.

A-Train AB har enligt avtalet en rätt och skyldighet att utföra eller organisera järnvägstrafik på Arlandabanan med minst två–fyra tåglägen per timme och upp till sex tåglägen per timme. Flygpendeltrafiken bedrivs som ett eget funktionellt och tekniskt nät för persontrafik mellan Stockholm C och Arlanda flygplats som är, enligt AIAB, fristående från det allmänna järnvägsnätet på grund av den avvikande plattformshöjden. På detta funktionellt och tekniskt fristående nät för persontrafik har A-Train AB ensamrätt att bedriva flygtågspendeltrafiken.

Endast de järnvägsföretag som A-Train AB har godkänt har rätt att ta upp och lämna av passagerare som reser till eller från Arlanda flygplats på linjen mellan Stockholm Central och Arlanda flygplats.

I egenskap av infrastrukturförvaltare har A-Train AB en diskretionär rätt att bestämma vem som har rätt att ta upp och lämna av passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats. Den begränsningen gäller dock inte för internationell persontrafik. Det innebär att den som utför eller organiserar koncessionsbaserad persontrafik (dvs. A-Train AB:s egen trafik), genomgående persontrafik, internationell persontrafik eller inte tar upp eller lämnar passagerare på linjen mellan Stockholms centralstation och Arlanda flygplats äger rätt att utföra eller organisera järnvägstrafik på Arlandabanan under förutsättning att järnvägsföretaget tilldelats tågläge och ingått trafikeringsavtal avseende trafikeringen av Arlandabanan med A-Train AB.

A-Train AB har rätt att ta ut banavgifter, stationsavgifter och andra avgifter i enlighet med gällande järnvägslagstiftning. A-Train AB tecknar för närvarande inte ramavtal, utan tecknar endast trafikeringsavtal. För utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen tar A-Train AB ut dels en marginalkostnadsbaserad av gift i form av en spåravgift, dels en särskild avgift för att bidra till kostnadstäckning i form av

en stationsavgift. Samtliga järnvägsföretag som trafikerar Arlanda Central ska gemensamt bära samtliga kostnader hänförliga till uppförande av utrustningen som hör till biljettspärrarna samt samtliga personalkostnader avseende kontroll och försäljning av biljetter vid biljettspärrarna. Spåravgiften för tågplan 2024 uppgår till 0,066 kronor per bruttotonkilometer. Stationsavgiften är en särskild avgift som tågbolagen ska betala till A-Train AB för varje resenär och pendlare som stiger av eller på tågbolagets tåg på hållställena på Arlandabanan. Stationsavgiften baseras på de totala kostnaderna som A-Train AB bär för järnvägsinfrastrukturen på Arlandabanan fördelade på prognostiserat antal resenärer. Stationsavgiften för tågplan 2024 uppgår till 126,70 kronor per resenär. För pendlare uppgår stationsavgiften för tågplan 2024 till 384,90 kronor per periodbiljett för varje påbörjad 30-dagarsperiod, oavsett hur många resor som sker med periodbiljetten. Tågbolagen tar sedan ut stationsavgifter per resenär, SL tar exempelvis ut 147 kronor per resenär i maj 2025.

6.5.3 Järnvägens kapacitet och trafikering

Kapacitetsförutsättningar för Ostkustbanan och Arlandabanan

Den fyrspåriga sträckan Stockholm Central–Skavstaby har en teoretisk kapacitet som medger trafikering med tre minuters intervall motsvarande 20 tåg per timme och riktning på respektive spår. På ytterspåren medför blandningen av olika tågtyper och korsande tågvägar i Skavstaby en viss kapacitetsförlust. Detta innebär i praktiken att kapaciteten på sträckan uppgår till omkring 14 tåg per timme och riktning på ytterspåren. På innerspåren leder pendeltågens uppehåll vid de mellanliggande stationerna, i kombination med långa signalsträckor, till att kapaciteten i praktiken uppgår till 15 tåg per timme och riktning.

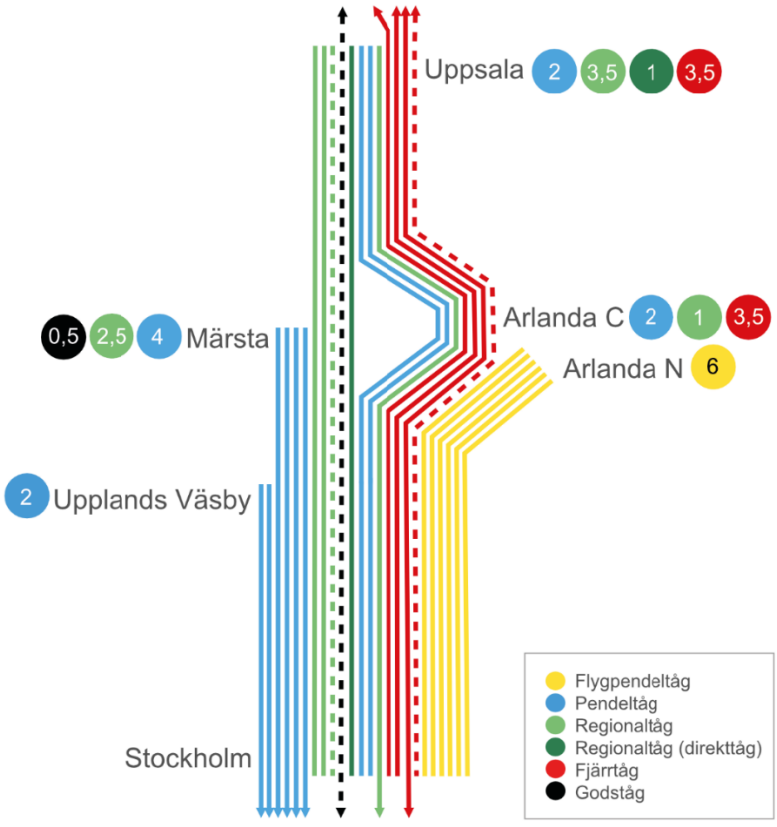
Sträckan Skavstaby–Märsta–Uppsala har en teoretisk kapacitet som medger trafikering med tre minuters intervall motsvarande 20 tåg per timme och riktning. På Arlandabanan är den teoretiska kapaciteten trafikering med fyra minuters intervall vilket motsvarar 15 tåg per timme och riktning. Även på dessa sträckor är kapaciteten i praktiken lägre än den teoretiska på grund av en kombination av olika hastigheter, tågens uppehåll och korsande tågvägar. Med

förutsättningen att sex av 14 tåg på sträckan Stockholm Central–Skavstaby (ytterspåren) utgörs av Arlanda Express flygpendeltåg finns kapacitet vid Arlanda Central för åtta övriga tåg per timme och riktning. Under lågtrafiktider när Arlanda Express trafikerar med färre tåg frigörs tåglägen för annan tågtrafik, men på grund av långa signalsträckor på Arlandabanan och utformningen av Arlanda Central begränsas kapaciteten och Trafikverket bedömer därför att det bara finns kapacitet för omkring åtta andra tåg per timme och riktning som gör uppehåll vid Arlanda Central. På dubbelspåret Skavstaby–Märsta–Myrbacken begränsas kapaciteten i praktiken av korsande tågvägar i Märsta. På dubbelspåret mellan Myrbacken–Uppsala uppstår tidvis kapacitetsproblem på grund av de kappkörningseffekter som uppstår mellan de snabba fjärr- och regionaltåg och de långsammare pendel- och godstågen, vilket innebär att kapaciteten begränsas till omkring 10 tåg per timme och riktning.

Den fyrspåriga sträckan mellan Stockholm Central och Skavstaby är ett av de högst trafikerade stråken i Sverige med cirka 600 tåg per dygn. De inre spåren trafikeras av pendeltåg och godståg, medan de yttre spåren trafikeras av fjärr-, regional- och flygpendeltåg. Norr om Skavstaby trafikeras sträckan via Märsta av gods- och regionaltåg samt de pendeltåg som vänder i Märsta. Sträckan via Arlanda Central trafikeras av fjärr-, regional- och pendeltåg samt flygpendeltåg som vänder vid Arlanda norra. Trafiken på sträckan mellan Myrbacken och Uppsala är blandad och utgörs av fjärr-, regional-, pendel och godståg.

Figur 6.22 Nuvarande trafikutbud på sträckan Stockholm-Uppsala

Under en högtrafiktimme 2023



Källa: Trafikverket.

Kapacitetsutnyttjandet på Ostkustbanan och Arlandabanan

Kapacitetsutnyttjandet på en bandel beror på hur många tåg som trafikerar banan, om det är enkel- eller dubbelspår, hur långt det är mellan driftplatserna och hur signalsystemet är utformat. Kapacitetsutnyttjandet över dygnet eller under max två timme är ett mått för att identifiera kapacitetsbrister. Trafikverket beräknar kapaciteten på bandelar enligt en europeisk standard för beräkning av kapacitetsutnyttjande, UIC 406. Resultatet är en procentsats som anger hur stor del av dygnet eller under de två mest trafikerade timmarna som banan är belagd. Metoden används inte för större stationer, utan för dessa görs kvalitativa bedömningar. I tabellen nedan redo-

visas kapacitetsutnyttjandet på Ostkustbanan mellan Tomteboda övre och Uppsala Central under 2023 per dygn och under de två mest belastade timmarna.

Tabell 6.5 Kapacitetsutnyttjande på sträckan Tomteboda övre–Uppsala Central

Per dygn respektive under max 2 timme, tågplan T23

Sträcka	Kapacitetsutnyttjande per dygn	Kapacitetsutnyttjande per max 2 timme
Tomteboda övre–Upplands Väsby (i)	35 %	47 %
Tomteboda övre–Upplands Väsby (y)	44 %	85 %
Upplands Väsby–Skavstaby (i)	33 %	42 %
Upplands Väsby–Skavstaby (y)	52 %	72 %
Skavstaby–Märsta	40 %	60 %
Märsta–Myrbacken	15 %	45 %
Skavstaby–Arlanda nedre	47 %	66 %
Arlanda nedre–Arlanda norra	22 %	25 %
Arlanda nedre–Myrbacken	44 %	59 %
Myrbacken–Uppsala Central	44 %	68 %

Källa: Trafikverket.

Det förhållandevis låga kapacitetsutnyttjandet på innerspåren mellan Tomteboda övre och Upplands Väsby förklaras av att många pendeltåg var inställda under år 2023 (tågplan T23). Enligt modellen för kapacitetsberäkningar hade kapacitetsutnyttjandet på innerspåren uppgått till 60 procent under de två mest belastade timmarna om pendeltågen hade trafikerat som planerat under år 2023 (under år 2022 uppgick kapacitetsutnyttjandet till 60 procent på sträckan.

Kvalitet i järnvägssystemet

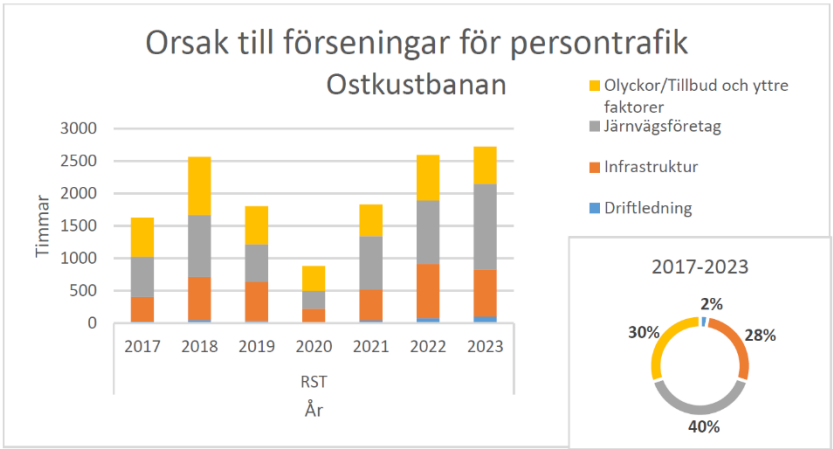
Ostkustbanan

Orsaken till förseningar för samtliga tågslag på sträckan Stockholm Central–Upplands Väsby–Uppsala beror till 27 procent på driftledning och infrastruktur, 46 procent på järnvägsföretagen och 27 procent på olyckor/tillbud och yttre faktorer. I följande två figurer framgår antal förseningstimmar för person- respektive gods-

trafik för perioden 2017–2023. De infrastrukturrelaterade orsakerna har ökat under åren 2021 till 2023.

Figur 6.23 Orsak till förseningar för persontrafiken på Ostkustbanan

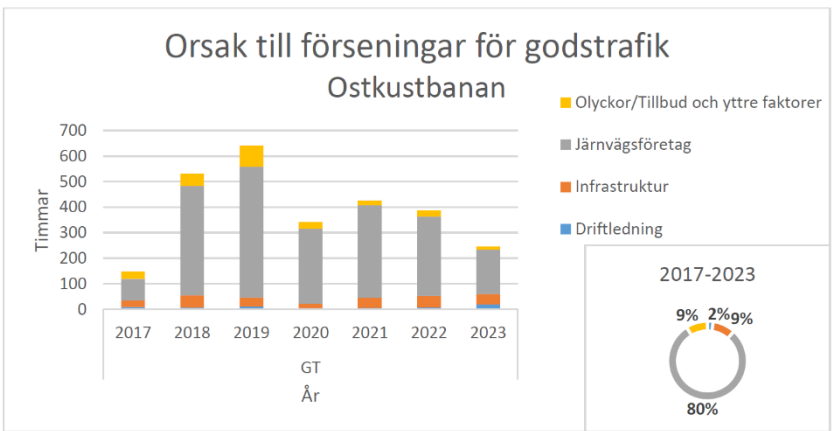
Förseningstimmar



Källa: Trafikverket.

Figur 6.24 Orsak till förseningar för godstrafiken på Ostkustbanan

Förseningstimmar



Källa: Trafikverket.

De förseningar som beror på ”infrastruktur” har brutits ned i banöverbyggnad, elanläggningar, signalanläggningar och övrigt. I nedanstående två figurer framgår fördelningen för perioden 2017–2023 på totalnivå samt per år.

Figur 6.25 Förseningar på Ostkustbanan som beror på infrastruktur

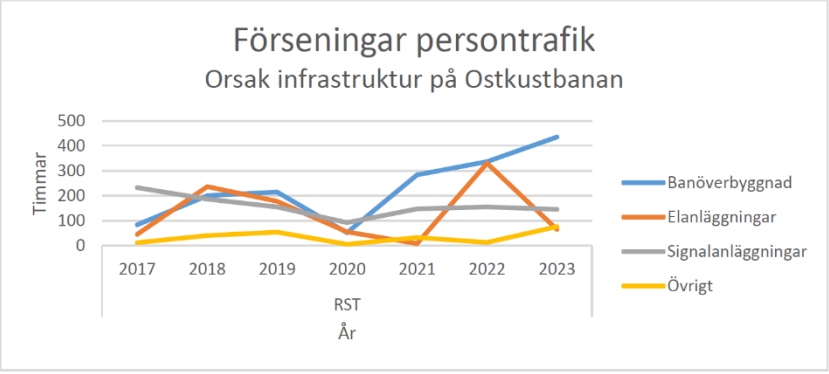
Förseningstimmar, fördelning totalt 2017–2023



Källa: Trafikverket.

Figur 6.26 Förseningar på Ostkustbanan som beror på infrastruktur

Förseningstimmar, fördelning per år 2017–2023



Källa: Trafikverket.

Arlandabanan

Enligt AIAB har år 2023 präglats av kraftiga störningar i tågtrafiken till och från Arlanda. Reducerad kapacitet på spåren och andra problem har lett till färre körda turer på Arlandabanan än ett normalt år. Under år 2023 var 88 procent av alla Arlanda Expresståg i tid inom 5 minuter, jämfört med 96 procent året före. En bidragande orsak till den minskade punktligheten var den urspårningsolycka som skadade Arlandabanans spår söder om Arlanda svårt och som medförde kapacitetsproblem på sträckan. Dessutom gjorde ombyggnadsarbeten på Stockholm C att Arlanda Express tvingades flytta till en annan plats på stationen samtidigt som spårkapaciteten begränsades och antalet tågavgångar drogs ned. Det medförde längre väntetider, ökad trängsel samt ökad störningskänslighet. Under år 2023 trafikerade Arlanda Express sträckan Stockholm–Arlanda enligt normal tidtabell endast under perioden 1 januari–26 maj och 9 oktober – 31 december. Övrig tid har trafiken varit reducerad.

Den 27 maj 2023 framfördes Arlanda Express tåg 7900 från Stockholm Central mot Arlanda flygplats med 67 passagerare ombord. När tåget passerade Blackvretens driftplatsdel i 178 km per timme brast enligt Statens haverikommission ett svetsförband till växelns rörliga korsningsspets. Korsningsspetsen flyttade sig ur läge under tåget och den andra till fjärde vagnen spårade ur. De urspårade vagnarna följde spåret och stannade efter cirka 900 meter. En passagerare fick allvarliga skador samtidigt som skadorna på infrastruktur och fordon blev omfattande.

Tågtrafiken kunde åter trafikera banan efter 11 dagar, då det ena av de två spåren hade återställts. Full trafik på bägge spåren var i gång först i början av oktober 2023.

Tabell 6.6 Tåg i tid – Arlanda Express

Procent

Nivå	2021	2022	2023	2024
Inom 2 minuter	84	88	71	86
Inom 5 minuter	93	96	88	96
Andel inställda avgångar	0,9	1,4	11,2	3,0

Källa: Arlandabanan Infrastructure AB

Under 2024–2025 har det vid flera tillfällen blivit stopp i tågtrafiken för Arlanda Express på grund av olika störningar i infrastrukturen.

Biljettsystem i kollektivtrafiken inom Arlandas omland

Biljettsystem inom berörda län, regioner och kommuner

Kollektivtrafikförvaltningarna i Mälardalens regioner har, förutom samarbetet via Movingo (se beskrivning nedan), valt att ha egna biljettprissystem med egna villkor som skiljer sig åt både inom och mellan regionerna. Sammanställningen nedan gör inte anspråk på att redovisa en fullständig bild. Enligt min bedömning visar den dock på splittrade lösningar, som inte gagnar ett sammanhållet och enkelt kollektivtrafiksystem i Mälardalen. Med det sagt, kan jag konstatera att det även finns ljuspunkter, som Movingo och vissa länsöverlappande samarbeten. Men det finns enligt min bedömning mer att göra för att underlätta för resenärerna och skapa ett gemensamt biljettsystem.

UL (Uppsala) och SL (Stockholm) har liknande biljettsystem och giltighetstider men villkoren skiljer sig åt. Ska man resa mellan Region Stockholm och Region Uppsala med SL/UL erbjuds en kombinerad biljett men som i praktiken är två biljetter, en från UL respektive en från SL med längre giltighetstid. VL (Västmanland) har förutom olika priser och giltighetstid även zonindelning mellan kommun och län. Villkoren mellan kommunerna kan också skilja sig åt. Östgötatrafiken har en avståndsrelaterad indelning i 4 zoner som bestämmer priset och giltighetstiden. Utöver detta har kunden en indelning i hög- respektive lågtrafik att förhålla sig till. Länstrafiken i Örebro (Örebro län) har ett biljettsystem som villkorar priset baserat på både zon-indelning och så kallad områdesindelning men också särskilda villkor inom vissa kommuner.

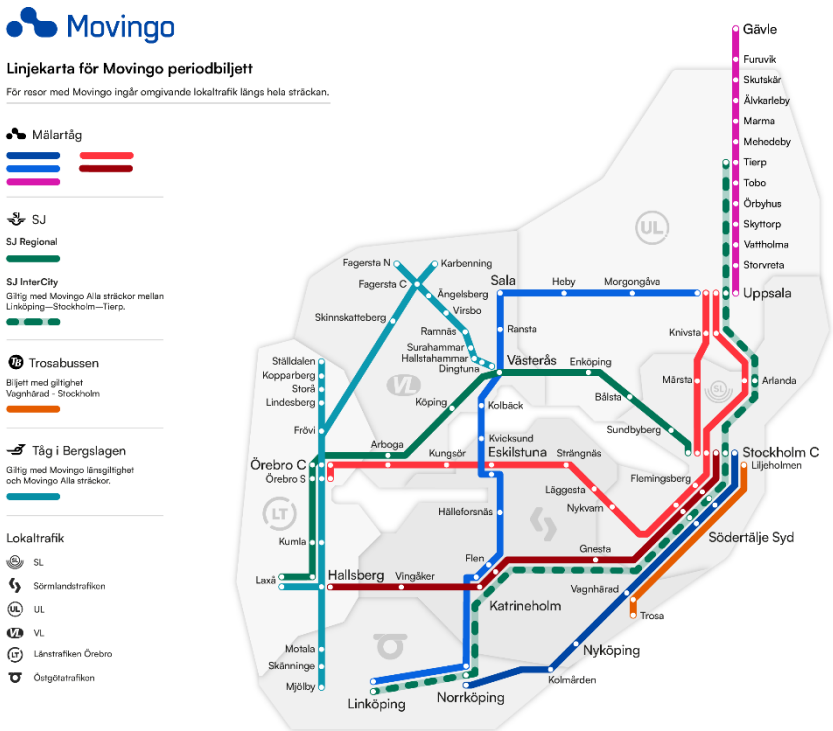
Movingo-systemet

Movingo är en periodbiljett för obegränsat resande i Mälardalen, med villkor/restriktioner, under den betalade giltighetstiden. Biljetten gäller både på regionaltåg och i lokaltrafiken, med villkor/restriktioner. Movingo är giltig för resa med SJ Regional, Tåg i Bergslagen

och Trosabussen mellan utvalda orter. Vidare gäller Movingo på all lokaltrafik i Mälardalen som drivs av SL, UL, VL, Sörmlandstrafiken, Östgötatrafiken samt Länstrafiken Örebro. Movingo gäller även på Mälartåg som utgör grundstommen i Movingo-systemet, se figuren nedan. Bakom Movingobiljetten står Mälardalstrafik som ägs gemensamt av de kollektivtrafikansvariga i Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala-, Västmanlands-, Örebro- och Östergötlands län.

Movingo har en giltighet 5 dagar i månaden (5/30), eller 30/90/365 dagar. Priset för en Movingobiljett beror på giltighetstiden och på vilken sträcka eller vilka sträckor man reser på.

Figur 6.27 Movingo



Källa: Mälardalstrafiken.

För att nyttja Movingo behöver man ta hänsyn till en rad restriktioner. Några exempel; Inom Södermlands-, Västmanlands-, om Uppsala- och Örebros län samt delar av Östergötlands län gäller respektive lokaltrafiks pendlarkort. Movingo säljs därför inte på

dessa sträckor inom dessa län. Sträckan Uppsala-–Knivsta–Arlanda är definierad som ”inomlänssträcka” vilket betyder att en UL-biljett gäller på Mälartåg mellan Uppsala och Arlanda, men den gäller inte vidare till Stockholm C. För pendlingsresor hela sträckan Uppsala–Knivsta–Märsta/Arlanda–Stockholm på Mälartåg behövs därför Movingo-biljett. Inom SJ AB:s trafik gäller Movingo enbart på SJ Regional Stockholm-Laxå via Mälarbanan samt på SJ Inter-City Linköping-Stockholm-Gävle (med prisvillkor). Det innebär att Movingo inte gäller på SJ AB:S X 2000, övriga snabbtåg eller nattåg.

Godstrafik

Godstrafiken på järnväg till och från Stockholm är omfattande, även om landets främsta godsstråk inte passerar huvudstaden. Stockholmsregionens godstransporter med järnväg innehåller i huvudsak konsumtionsvaror, huvudsakligen söderifrån. Från regionen går huvudsakligen tomtransporter och restprodukter för återvinning. Norra Storstockholms enda kombiterminal vid Rosersberg en dryg mil sydväst om Arlanda flygplats har sin verksamhet spåransluten till den intilliggande Ostkustbanan och möjliggör att gods med järnväg till Rosersberg omlastas till container, eller till trailer för vidare transport via vägnätet.

Det finns utmaningar för godstrafiken på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala. I Arlandas omland ser Trafikverket större kapacitetsbegränsningar för godstrafiken på Ostkustbanan mot Arlanda där problemen är som störst. Det går inte att köra godstrafik på Arlandabanan, eftersom banunderbyggnaden enbart är konstruerad och byggd för persontåg. Det skulle krävas ett nytt anslutningsspår från Ostkustbanan. Godstrafiken på stråket Stockholm–Uppsala har primärt kombi- och postterminalerna i Rosersberg som målpunkt. Vid terminalen i Brista lossas flygbränsle från godståg som utgår från Gävle hamn.

Den fyrspåriga sträckan mellan Stockholm Central och Skavstaby trafikeras av pendeltåg och godståg på de inre spåren och de yttre spåren av fjärr- och regionaltåg samt Arlanda Express. Norr om Skavstaby trafikeras sträckan via Märsta av godståg och regionaltåg samt de pendeltåg som vänder i Märsta. Sträckan via Arlanda Central trafikeras av fjärrtåg, regionaltåg och pendeltåg samt Arlanda Express,

som vänder vid Arlanda norra. Trafiken på sträckan mellan Myrbacken och Uppsala är blandad och utgörs av fjärrtåg, regionaltåg, pendeltåg och godståg. Trots ett fyrspårigt spårsystem uppstår kapacitetsproblem när långa och tunga godståg ska trängas bland tätt trafikerande regional- och fjärrtåg samt flygpendeltåg som kör dubbelt så snabbt som godstågen.

I Ulriksdal/Hagalund behöver södergående godståg i regel korsa ena ytterspåret för att nå den planskilda spårkorsningen och de driftspår som förbinder Ulriksdal/Hagalund med Stockholm Central. Därmed uppstår en korsande tågväg som påverkar de södergående regional-, fjärr- och flygpendeltågen.

I Rosersberg uppstår korsande tågvägar mellan avgående godståg söderut och norrgående regional- och pendeltåg. På dubbelspåret mellan Myrbacken och Uppsala uppstår tidvis kapacitetsproblem på grund av de kappkörningseffekter som uppstår mellan de snabbare fjärr- och regionaltågen och de långsammare pendel- och godstågen.

Korsande tågvägar leder till beroenden mellan tågen. Detta skapar tidtabellslåsningar och även mindre avvikelser skapar förseningar i tågtrafiken. Om godstrafiken ska kunna utvecklas och framföras under dagtid, när persontrafiken är som intensivast, behöver kompletterande planskilda spårkorsningar byggas med anslutning till innerspåren där godstågen normalt framförs. En alternativ åtgärd kan också aktualiseras genom ett nytt godsspår mellan Ulriksdal/Hagalund och Rosersberg.

Mot år 2040 minskar kapacitetsutnyttjandet mellan Uppsala och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm, jämfört med nuläget trots fortsatt tillväxt av tågtrafiken; Genom fyrspårslösningen kan den långsamma pendeltågs- och godstrafiken separeras från den snabba fjärr- och regionaltågstrafiken.

Godstrafiken konkurrerar om tåglägena med en omfattande persontrafik så som pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Möjligheterna att öka järnvägens andel av godstransporterna på kortare sikt inom området beror därför främst på hur tåglägen kan fördelas mellan person- och godstrafik.

En potentiell kapacitetshöjare på sikt för både godstrafiken och persontrafiken i Stockholm-Mälardalsområdet är en ny järnvägssträckning, exempelvis mellan Kungsängen vid Mälarbanan och Upplands Väsby vid Ostkustbanan. En sådan infrastruktur skulle,

förutom att skapa redundans i spårkapaciteten, kunna möjliggöra spårtrafik till Arlanda flygplats från Mälarbanan utan att gå via Stockholm C som därmed skulle kunna avlastas.

Tjänsteanläggningar för tågtrafik

Inom järnvägsområdet skiljer man på infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer. En tjänsteleverantör erbjuder tillträde till anläggningar för tjänster och tillgång till de tjänster som tillhandahålls i dessa anläggningar. Exempel på sådana anläggningar är:

- stationer för passagerare, inklusive byggnader och övriga faciliteter, däribland faciliteter för förmedling av reseinformation och lokaler som är lämpliga för biljettförsäljning,
- godsterminaler,
- rangerbangårdar och andra anläggningar för tågbildning och växling,
- sidospår för uppställning,
- underhållsanläggningar (ej anläggningar för tyngre underhåll av höghastighetståg eller andra typer av rullande materiel som kräver särskilda anläggningar).

Utifrån min kartläggning bedömer jag att följande tjänsteanläggningar, utöver stationer, är av betydelse för mitt uppdrag.

Tabell 6.7 Viktiga tjänsteanläggningar/funktioner i Stockholm- och Mälardalsområdet

Bangårdar	Kombiterminaler	Depåer
Hagalund	Rosersberg	Hagalund (fjärr/regionaltåg)
Tomteboda	Årsta	Bro (SL)
Värtan	Södertälje Hamn	Älvsjö (SL)
Älvsjö		Södertälje Hamn (SL)
Södertälje Hamn		Blackvreten (A-Train)
		Gredby Eskilstuna (Mälardalstrafik)
		Fyrislund Uppsala (UL)

Källa: Trafikverket.

De övriga infrastrukturförvaltarna och tjänsteleverantörerna har ansvar för sin egen verksamhet och infrastruktur. De ansvarar för att förvalta infrastrukturen och upphandla entreprenörer för det fallet att de inte sköter om anläggningarna själva. När det exempelvis gäller material anskaffar man det i många fall från Trafikverket, utifrån det sortiment som Trafikverket tillhandahåller, men det är upp till de övriga infrastrukturförvaltarna och tjänsteleverantörerna att själv avgöra hur man anskaffar och säkerställer att det finns tillräckligt material för hantering av fel och störningar i infrastrukturen.

6.5.4 Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet

Trafikverkets underhållsplan

Trafikverkets underhållsplan inom järnvägsområdet kan i huvudsak delas in i basunderhåll, mindre underhållsåtgärder och reinvesteringar.

Basunderhållet syftar till att upprätthålla status och funktion och genomförs i trettiotvå basentreprenader som geografiskt täcker hela järnvägssystemet. Basentreprenaderna bedrivs i kontrakt med en varaktighet på cirka 6 år. Trafikverket har även nationella kontrakt såsom trädsäkring och spårslipning.

Mindre underhållsåtgärder syftar till att förlänga livslängd och öka tillförlitligheten och omfattar planerade mindre omfattande utbyten och förstärkt underhåll som inte ingår i basunderhållskontrakten. I dessa mindre underhållsåtgärder ingår exempelvis slipersbyten, byte av växeltungor, byte av transformatorer och bommar samt justering av stödmur.

Reinvesteringar syftar till att återställa anläggning och avser planerat utbyte eller ersättning av järnvägsanläggning där grundsyftet är att bibehålla eller återställa anläggningens funktion. Det kan handla om att del av anläggningen börjar bli eller är tekniskt förbrukat, att det är oekonomiskt att fortsätta med mindre underhållsåtgärder eller att tillgång till reservdelsmaterial eller kompetens för fortsatt drift inte längre kan säkerställas. Även om syftet med en reinvestering inte är att tillföra en ny standardhöjande funktion, så kan ända en viss uppgradering äga rum genom den tekniska utvecklingen.

Trafikverkets underhållsplan för järnvägsområdet fördelar sig på de olika områdena. Mest resurser satsas på reinvesteringar (46 procent), följt av baskontrakten (31 procent) och tekniskslagsspecifikt basunderhåll (14 procent).

Kostnader för vidmakthållande

I begreppet ”vidmakthållande” av järnvägen ingår oftast åtgärder som basunderhåll, reinvesteringar, drift, indirekt underhåll, klimatomställning, forskning och innovation samt civil beredskap inom underhållsverksamheten. Nedan redovisas en bedömning gjord av Trafikverket avseende vidmakthållandebehovet motsvarande de kostnader som är direkt hänförbara till den fysiska anläggningens funktion inom Arlanda flygplats omland[4].

Det totala behovet för basunderhåll och reinvesteringar inom området kommande planperiod 2026–2037 bedöms uppgå till cirka 21 miljarder kronor.

Tabell 6.8 Totalt behov basunderhåll och reinvesteringar under perioden 2026–2037 i Arlanda flygplats omland

Miljarder kronor

	Bibehålla	Återställa	Totalt
Basunderhåll	7,2	-	7,2
Reinvesteringar	7,5	6,2	13,7
Totalt	14,7	6,2	20,9

Källa: Trafikverket.

Kostnaden för att bibehålla funktionaliteten under planperioden, inklusive basunderhåll, bedöms uppgå till cirka 14,7 miljarder kronor. Basunderhållet bedöms kosta cirka 600 miljoner kronor per år. Det

[4] Västra stambanan; bandel 410 (Älvsjö)-Södertälje hamn, bandel 418 (Flemingsberg)–(Järna). Ostkustbanan; bandel 429 Uppsala C-Uppsala N, bandel 430 (Märsta)–(Uppsala), bandel 433 (Ulriksdal)–Märsta). Dalabanan; bandel 431 Sala-(Uppsala N). Mälarbanan; bandel 349 Västerås norra–Kolbäck, bandel 444 (Kungsängen)–Tortuna–(Västerås N), bandel 445 (Sundbyberg)–Kungsängen. (Sala)–Oxelösund; bandel 443 (Tillberga)–(Sala). Stockholms närområde (bandel 401 Stockholm C-Älvsjö, Stockholm–Ulriksdal, bandel 404 (Tomteboda övre)–Sundbyberg, bandel 409 (Tomteboda)-Stockholm City–(Stockholm södra). Arlandabanan (bandel 437 (Skavstaby)–Arlanda central, bandel 438 (Arlanda central)–Myrbacken) och bangårdar (bandel 402 Hagalund, bandel 403 Tomteboda och bandel 407 Älvsjö.

eftersatta underhållet i området beräknas till cirka 6,2 miljarder kronor. Reinvesteringsbehovet under perioden uppskattas till cirka 13,7 miljarder kronor, varav cirka 1,4 miljarder kronor är behov vid bangårdarna Hagalund, Tomteboda och Älvsjö. I tabellen nedan framgår bedömning av reinvesteringar per stråk i Arlanda flygplats omland.

Tabell 6.9 Reinvesteringar per stråk under perioden 2026–2037 i Arlanda flygplats omland

Miljarder kronor

Reinvesteringar per stråk	Bibehålla	Återställa	Totalt
Västra stambanan	1,640	0,540	1,600
Ostkustbanan	1,570	1,160	2,730
Dalabanan	0,250	0,750	0,990
Mälarbanan	1,740	0,720	2,460
(Sala)-Oxelösund	0,090	0,130	0,220
Stockholms närområde	2,170	2,120	4,290
Bangårdar	0,540	0,810	1,350
Totalt	**7,500**	**6,200**	**13,700**

Källa: Trafikverket.

Banorna inom Stockholms närområde har enligt Trafikverket det största reinvesteringsbehovet, följt av Ostkustbanan och Mälarbanan.

Inom Stockholms närområde uppgår reinvesteringsbehoven till 4,3 miljarder kronor, varav behoven är störst inom spår och spårväxlar (79 procent) och kraftförsörjning (13 procent). Större planerade reinvesteringar inom Stockholms närområde är spårbyte Stockholm

Central/Stockholm Nord, spårväxelbyte i Älvsjö, spår- och växelbyte Stockholm-Solna och spårväxelbyten vid Stockholm södra.

Bangårdarna Hagalund, Tomteboda och Älvsjö bedöms ha ett reinvesteringsbehov på 1,4 miljarder kronor, varav behoven är störst inom spårväxlar (69 procent) och kontaktledning (27 procent).

För Ostkustbanan uppgår behovet till 2,7 miljarder, med behov av reinvesteringar för spårväxlar (39 procent), signalställverk (27 procent) och kontaktledning och kraftförsörjning (24 procent). Större planerade reinvesteringar på Ostkustbanan är växelbyten vid Märsta, kontaktledningsupprustning Märsta-Uppsala, förstärk-

ningsåtgärder Ekeby–Knivsta (Trunsta mosse) och signalåtgärder Häggvik–Uppsala.

Reinvesteringsbehovet vid Västra stambanan uppgår till 1,6 miljarder kronor och är störst inom spår och spårväxlar (80 procent). På Dalabanan uppgår reinvesteringsbehovet till nästan 1,0 miljarder kronor, varav det finns behov av åtgärder inom kontaktledning (49 procent), spårväxlar (24 procent) och vägskyddsanläggningar (23 procent). Behoven vid Mälarbanan uppgår till 2,5 miljarder kronor, varav behoven är störst inom signal och ställverk (51 procent) och kraftledning och kraftförsörjning (30 procent). För (Sala)–Oxelösund uppgår behoven till 0,2 miljarder kronor, varav behoven är störst för vägskyddsanläggningar och signalställverk (88 procent).

De tre bandelar i området som har störst reinvesteringsbehov är bandel 401 Stockholm Central–Älvsjö, Stockholm–Ulriksdal, bandel 433 (Ulriksdal)–Märsta och bandel 410 (Älvsjö)–Södertälje hamn. Reinvesteringsbehovet på bandel 401 respektive 433 är cirka 27 procent respektive 14 procent av det totala behovet i det geografiska området.

Regeringsuppdrag kring underhåll

I augusti 2023 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att redovisa åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande och järnvägstrafikens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Trafikverket har lämnat flera redovisningar till regeringen med anledning av uppdraget.

I Trafikverkets redovisning till regeringen rapporteras de åtgärder som Trafikverket genomför eller kommer att genomföra för att stärka den operativa förmågan inom järnvägsunderhållet. Den operativa förmågan beskrivs i tre områden; anläggningskunskap, planering och prioritering samt genomförande. Enligt Trafikverket krävs det att samarbetet och dialogen ökar i branschen, att möjligheterna och potentialen i innovation och lärande tas till större vara och att kunskapen om anläggningen omsätts i effektiva åtgärder via ökad attraktivitet för kund och leverantör i Trafikverkets affärer. För att lyckas med detta har Trafikverket identifierat nio fokusområden: 1) branschgemensam lägesbild, 2) rätt kapacitet, kvalitet och mål-

sättning, 3) vår gemensamma resa mot ökad operativ förmåga, 4) anpassad, nyanserad och effektivare planering, 5) utvecklad samhällsekonomisk metodik som stöd för att planera underhållet, 6) digitaliserad tillgångsförvaltning, 7) säkerställa löpande underhåll, 8) effektivare produktion i omfattande investeringar och 9) ökad operativ förmåga nu.

Entreprenörsperspektiv på underhållet

Jag har till viss del tagit del av Trafikverkets arbete för att utveckla förutsättningarna och formerna för järnvägsunderhållet, bland annat med hänsyn till det regeringsuppdrag som Trafikverket nyligen avrapporterat vilket jag redovisat ovan. Jag har även fört dialog med entreprenörer inom järnvägsområdet som framfört synpunkter kring dagens underhållsverksamhet.

Jag bedömer att det finns behov av att vidta åtgärder inom området för att bidra till en ökad tillförlitlighet och kvalitet i tågtrafiken. Nedan redovisar jag några perspektiv som framkommit i min dialog med entreprenörerna inom järnvägsområdet, vilka även tangerar områden som Trafikverket lyft fram i sitt utvecklingsarbete. Jag kommer att fördjupa mina analyser inom detta område i kommande redovisning.

Från järnvägsentreprenörerna önskar man mer långsiktiga och stabila upphandlingsplaner som kan ge mer förutsägbara förutsättningar för entreprenörernas verksamhet avseende kompetens, arbetsmaskiner och material. Inriktningsunderlag, nationell plan för transportinfrastrukturen respektive Trafikverkets genomförandeplan ger enligt entreprenörerna visserligen viss information om framtiden med olika tidshorisonter, men det ger inte en tillräcklig trygghet för att entreprenörerna ska våga genomföra betydande investeringar i kompetens, arbetsmetoder eller arbetsmaskiner. Entreprenörerna upplever att alltför mycket av upphandlingarna i dag är av ad-hoc karaktär. Därför är, enligt entreprenörerna, mer långsiktiga och stabila upphandlingsplaner av stor betydelse.

När det gäller kontraktens utformning för basentreprenaderna framförs önskemål till mig om att avtalen bör ges ett annat fokus. Det finns en risk att exempelvis krav på inställelsetider vid felavhjälpning är det som dimensionerar kontrakten för entreprenö-

rerna, i stället för att entreprenörerna dimensionerar organisation och verksamhet för ett effektivt förebyggande underhåll som bidrar till punktlig tågtrafik. Från entreprenörer framförs önskemål om att fokus snarare bör ligger på att förebygga att tågstörande fel inträffar i stället för att ha ett fokus på snabba inställelsetider vid felavhjälpning. Kontrakten bör ge bättre incitament för entreprenörerna att bidra till en mer punktlig tågtrafik med färre störningar. I dag upplevs en gemensam målbild, med fokus på att tågen ska vara punktliga och gå i rätt tid, saknas i kontrakten.

De nuvarande basentreprenaderna upplevs delvis som anorektiska och från entreprenörshåll finns önskemål om att dessa entreprenader även bör ha inslag av reinvesteringsarbeten, till exempel växelbyten, för att man som entreprenör ska våga investera i exempelvis kompetens och maskinpark för genomförande av dessa entreprenader. Mer förebyggande underhåll som spår- och växelriktning lyfts fram i våra dialoger. Flera entreprenörer lyfter även fram kompetensförsörjning som ett viktigt område att utveckla – för att branschen ska kunna försörja järnvägen med tillräcklig kompetens i framtiden och för olika skeden. Vissa entreprenörer framför att Trafikverket bör ges ett bredare uppdrag när det gäller kompetensförsörjning för järnvägsbranschen. Förutsättningarna för att bedriva arbeten i spår bör enligt entreprenörerna också utvecklas och man lyfter fram önskemål om att få bättre tillgång till spåret för att kunna bedriva ett effektivare underhåll.

Jag ser den utdragna återställningstiden efter urspårningen vid Blackvreden på Arlandabanan som ett exempel på att reservdelshållningen inom den svenska järnvägen inte är tillräcklig. Även om den händelsen inträffade på A-Train AB:s infrastruktur, så är frågan av principiell karaktär för det svenska järnvägsnätet. Målbilden enligt min bedömning bör vara att vi för kritisk infrastruktur har tillgång till reservdelar för att möjliggöra ett snabbt återställande, varför vi behöver tillräckligt omfattande lager av reservdelar på lämpliga platser i landet. Urspårningen vid Arlandabanan fick betydande konsekvenser för tågtrafiken i områden och därmed för tillgängligheten till och från Arlanda flygplats. Vi kan inte alltid förebygga händelser och olyckor, men vi bör kunna säkerställa att vi upparbetar ett tillräckligt reservdelslager för olika anläggningstyper som möjliggör ett snabbt återställande.

Entreprenörernas roll i ett beredskaps och totalförsvarsperspektiv är, enligt min mening, inte tillräckligt tydligt i nuläget. Det pågår här en process med koppling till utveckling av civilförsvaret och kontinuitetsplanering. Min preliminära bedömning är dock att det finns behov av att säkerställa tillgång till underhållspersonal och viktiga arbetsmaskiner vid situationer med höjd beredskap och ytterst krig. Det handlar till stor del om personal och maskiner som vi använder till vardags för att infrastrukturen ska fungera och tågtrafiken ska rulla. Det finns därför en tydlig koppling till Trafikverkets basentreprenadkontrakt. Jag kommer att återkomma i dessa delar utifrån ett totalförsvarsperspektiv och vilken betydelse som drift och förvaltning av infrastrukturen har för tillgängligheten i Arlanda flygplats omland.

Material och lagerhållning

Trafikverket ansvarar för upphandling och lagerhållning av material och anläggningsdelar. I huvudsak används det för det statliga järnvägsnätet, även om vissa andra infrastrukturförvaltare och entreprenörer köper material från Trafikverket.

Pågående och planerade åtgärder i området

I nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingår ett objekt (Fyra spår Uppsala) för utbyggnad av två nya spår mellan Uppsala och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholms län samt två nya pendeltågsstationer i Alsike och Bergsbrunna. I början av november 2024 blev lokaliseringsutredningen klar och Trafikverket har beslutat att gå vidare med de nya spåren längs alternativet befintliga spår. Trafikverket kommer nu att arbeta vidare med att ta fram en järnvägsplan som mer i detalj kommer att beskrivas var järnvägen ska byggas, hur den ska utformas och vilka skyddsåtgärder som behövs.

I planen finns inga namngivna infrastrukturåtgärder som ökar kapaciteten eller funktionaliteten, däremot finns ett flertal beslutade trimningsåtgärder mellan Stockholm och Uppsala. Vid Stockholm Central kommer plattformen att förlängas vid spår 13–

14 (klart 2027), signaloptimering kommer att göras i Rotebro (klart 2026), en plattform kommer att anläggas vid spår 3 i Knivsta (klart inom de närmaste åren) och vid Uppsala Central kommer ett vändspår att anläggas strax norr om stationen (klart 2026).

I Trafikverkets genomförandeplan för 2024–2029 beskrivs bland annat åtgärder för olika järnvägsflöden. För flödet Stockholm–Umeå anges bland annat följande åtgärder.

Tabell 6.10 Åtgärder i Trafikverkets genomförandeplan 2024–2029

Åtgärd	Typ av insats	Tidsperiod
Tierp, samtidig infart	Signalåtgärd	2028–2029
Örbyhus, signalställverk	Signalåtgärd	2029–efter 2029
Uppsala-Gävle, anpassning av stationslägen för nya tåg	Övrigt	2025–2027
Samman, Örbyhus	Kontaktledningsupprustning	2029–efter 2029
Österplan, Uppsala, nytt vändspår	Övrigt	2025–2026
Märsta-Uppsala	Kontaktledningsupprustning	2028–efter 2029
Uppsala plankorsningar	Övrigt	2024–2027
Uppsala Central (delning av spår)	Spår- och rälsbyte	Pågår–2024
Trunsta mosse, förstärkningsarbete	Spår- och rälsbyte	2027–efter 2029
Ostkustbanan, fyrspår	Utbyggnad till flerspår	2027–efter 2029
Hagalund, utbyte av utdelssystem	Signalåtgärd	Pågår–2025
Hagalund bangård, upprustning	Övrigt	2026–2028
Tomteboda övre	Växelbyte	2025
Stockholm Central/Nord, spår- och växelbyte	Övrigt	Pågår–2026
Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassning efter Citybanan	Övrigt	Pågår–2026

Källa: Trafikverket.

ERTMS-utbyggnad

Den nationella implementeringsplanen avseende det nya signalsystemet ERTMS utgår från de ekonomiska förutsättningarna i gällande nationell transportplan 2022–2033 samt för perioden 2033–2044 med samma medelstilldelning, vilken innebär att utrullningen av ERTMS i Sverige kommer att pågå ända in i 2070-talet. I regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera gör regeringen bedömningen att takten i införandet av det nya signalsystemet och

avvecklingen av det nuvarande ATC-systemet ska öka. Regeringens målsättning är att ERTMS ska införas i hela svenska järnvägssystemet till år 2042 och avser att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi utifrån den nya målsättningen.

I Arlanda flygplats omland är det i nuläget i huvudsak Ostkustbanan och sträckan Uppsala – Myrbacken som är inkluderad i den nationella implementeringsplanen. I Trafikverkets pågående utredning Signalöversyn Stockholm analyseras hur utrullningen av ETCS i Stockholms bör genomföras. I utredningen analyseras villkor, mål och andra parametrar som man behöver ta hänsyn till för olika scenarier. Trafikverkets huvudscenario har varit att banorna söder om det centrala snittet (Älvsjö-Ulriksdal) kommer först och därefter Mälarbanan följt av det centrala snittet och sist Ostkustbanan. Korridorval för fyrspåret Uppsala – länsgräns kan ha inverkan på hur utrullningen sker samt hur Arlandabanan lämpligen hanteras. Trafikverket för en dialog med AIAB och A-Train AB avseende behov av åtgärder. Beslut om att utveckla Arlandabanan ligger hos AIAB.

I Stockholm är Region Stockholm och Trafikförvaltningen ägare av den största fordonsflottan i form av pendeltåg. Trafikförvaltningen har i dag 129 pendeltågsfordon av tre typer, varav en typ redan är utrustade med ombordutrustning. Trafikförvaltningen uppskattar, enligt Trafikverket, att det tar 6-8 år att utrusta fordonen för att kunna trafikera i ETCS. Övriga järnvägsföretag som deltagit i Trafikverkets referensgrupp bedömer att man kan klara av ett införande snabbare än Trafikförvaltningen, men betonar att tydlighet och information i god tid från Trafikverket, avseende vilken specifikation av ombordutrustning som krävs, för att hinna utrusta fordonen i tid och utbilda personal. Från branschens sida finns fortsatt uppfattningen att staten helt eller delvis bör stå för finansieringen av ombordutrustningen.

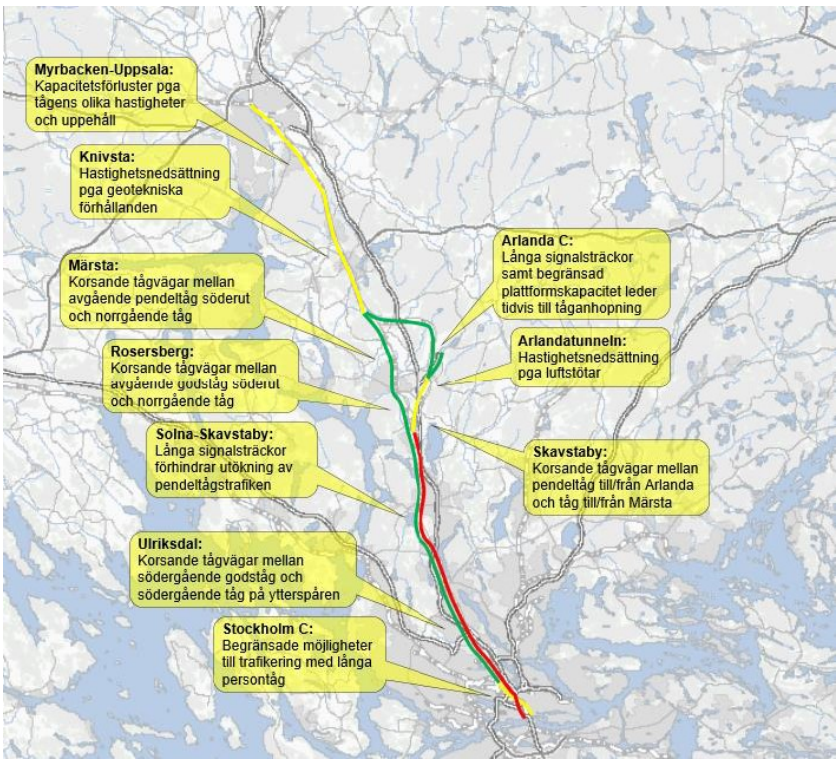
Trafikverket förväntar sig inga större omedelbara kapacitetshöjande effekter av ETCS-införande (ERTMS Level 2), utan initialt antas motsvarande kapacitet som i dag. Trafikverket genomför en kapacitetsanalys som bedöms bli klar under hösten.

6.5.5 Brister i järnvägssystemet

I nedanstående karta redovisas Trafikverkets beräkning av linjekapaciteten max 2 timmar tillsammans med Trafikverkets bedömning av brister i järnvägssystemet som medför ett medelhögt kapacitetsutnyttjande. Dessa brister beskrivs därefter något mer utförligt.

Figur 6.28 Kapacitetsutnyttjandet på Ostkustbanan och Arlandabanan mellan Stockholm Central och Uppsala samt bedömda brister

Under de två mest belastade timmarna 2023



Källa: Trafikverket. Kommentar: Kapacitetsutnyttjandet klassificeras i högt kapacitetsutnyttjande (rött), medelhögt kapacitetsutnyttjande (gult) och lågt kapacitetsutnyttjande (grönt).

Nedan redogör jag mer utförligt för de brister som Trafikverket konstaterat för olika delar av järnvägssystemet.

Stockholm central

Stockholm Central har tio genomgående spår och sju så kallade säckspår som kan trafikeras av tåg norrut mot Ostkustbanan och västerut mot Mälarbanan. Nuvarande utformning av Stockholm Central är inte anpassad efter de kapacitetsbehov och den trafikutveckling som förväntas i framtiden. Stationen kan heller inte hantera långa tåg, vilka kan vara upp till 400 meter enligt gällande TSD-krav. Av de genomgående spåren kan endast ett spår (spår 12) trafikeras av 400 meter långa tåg. Fyra av spåren (spår 13–16) är för korta för att kunna trafikeras av dubbelkopplade snabbtåg (X2) med tåglängd på 330 meter. Av säckspåren, spår som slutar vid stationen, kan endast ett spår (spår 4) trafikeras av 400 meter långa tåg.

Utanför säckspåren uppstår tidvis korsande tågvägar när tåg ska avgå norrut samtidigt som tåg norrifrån ankommer. Mellan serviceplattformarna vid Norra Bantorget och Stockholm Central finns en växelzon som utgör en trång sektor för södergående fjärrtåg som ska köra till plattformsspåren.

Plattformarna är smala och krökta vilket skapar en sämre resenärsmiljö. För att öka kapaciteten på Stockholm Central krävs bland annat längre plattformsspår och bredare plattformar. Det finns även behov av högre vändkapacitet vid Stockholm Central.

Bangården vid Stockholm Central kan inte heller tillgodose behovet av fordonsuppställning. Uppställning måste ske på Hagalunds bangård eller på andra platser vilket leder till längre körtider för järnvägsföretagen och därmed ökade kostnader.

Solna–Skavstaby

Långa signalsträckor på delar av sträckan Solna – Skavstaby innebär en begränsning för möjligheten att trafikera tätare med fjärr- och regionaltåg. Denna brist hindrar också en utveckling av pendeltågstrafiken mellan Stockholm (Citybanan) och Märsta respektive Arlanda/Uppsala. Av signaltekniska skäl kan pendeltåg inte vända vid Norrvikens plattform exempelvis vid trafikstörningar. Eftersom pendel- och regionaltågen antingen trafikerar Märsta eller Arlanda flygplats uppstår korsande tågvägar vid förgreningspunkten Skavstaby när tågen behöver växla mellan de inre och yttre

spåren. Detta leder till beroenden mellan trafiksystemen som skapar låsningar och ökar störningskänsligheten i trafiksystemet.

Arlandabanan

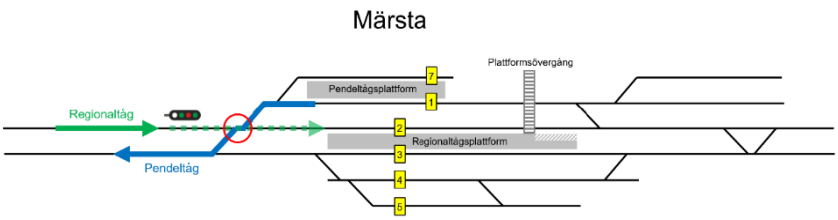
Norr om Skavstaby begränsas kapaciteten av tågens uppehåll vid Arlanda Central, vilket beror på att Arlanda Central endast har ett plattformsspår i respektive riktning. Det resulterar tidvis i att tåganhopning uppstår och att vissa tåg behöver vänta i tunneln tills framförvarande tåg lämnat plattformen. Långa signalsträckor vid Arlanda Central innebär en begränsning för att möjliggöra tätare tågtrafik.

En permanent hastighetsnedsättning i Arlandatunneln innebär att samtliga tåg på väg mot Arlandatunneln behöver sänka hastigheten till 100 kilometer per timme innan de når tunnelmynningen. Anledningen till detta är att det annars uppstår kraftiga luftstötar när tågen kör in i tunneln. Luftstötarna kan skada dörrar och annan utrustning vid stationerna inne i tunneln på Arlandabanan. Eftersom sträckan är byggd för 160 kilometer per timme så leder detta till tidsförluster samt viss kapacitetsförlust eftersom tåget tvingas bromsa ned betydligt tidigare innan de når plattformen.

Märsta station och bangård

I Märsta uppstår korsande tågvägar när norrgående regionaltåg och godståg blockerar spåret för avgående pendeltåg söderut. Även om kapacitetsutnyttjandet på sträckan Skavstaby – Märsta endast är medelhögt under de två mest belastade timmarna, leder de korsande tågvägarna till beroenden mellan tågen. Det resulterar i låsningar i tidtabellerna och ökar störningskänsligheten.

Figur 6.29 Illustration av korsande tågvägar i Märsta



Källa: Trafikverket.

I Märsta kan plattformen vid spår 2 inte nyttjas i sin fulla längd på grund av plattformsövergångens placering. För de längsta regionaltågen leder det till att de sista vagnarna i tåget hamnar utanför plattformen. Resenärerna behöver dessutom korsa spåren vid plattformsövergången vilket leder till en sämre tillgänglighet och otrygg resenärsmiljö.

Ulriksdal-Rosersberg

Det uppstår kapacitetsproblem när långa och tunga godståg ska trängas bland tätt trafikerande regional- och fjärrtåg samt flygpendeltåg som kör dubbelt så fort som godstågen. I Ulriksdal behöver södergående godståg i regel korsa ena ytterspåret för att nå den planskilda spårkorsningen och de driftspår som förbinder Ulriksdal/Hagalund med Stockholm Central. Då uppstår en korsande tågväg som påverkar de södergående regional-, fjärr- och flygpendeltågen.

I Rosersberg uppstår korsande tågvägar mellan avgående godståg söderut och norrgående regional- och pendeltåg. De korsande tågvägarna leder till beroenden mellan tågen som skapar tidtabellslåsningar och ökar störningskänsligheten.

Som ett alternativ till planskilda spårkorsningar i såväl Ulriksdal som Rosersberg skulle ett enskilt spår, på västra sidan om befintligt fyrspår mellan Ulriksdal och Rosersberg, kunna ge ökad kapacitet och framkomlighet för godstrafiken och därigenom öka förutsättningarna för godstransporter genom Stockholm.

En ökad trafikering med persontåg längs stråket Stockholm–Uppsala riskerar att leda till att framkomligheten för godståg försämras ytterligare. Om godstrafiken ska kunna utvecklas och framföras under dagtid behövs således kompletterande planskilda spårkorsningar byggas med anslutning till innerspåren där godstågen normalt framförs, alternativt byggande av ett särskilt godsspår. Trafikverket konstaterar att de olika åtgärdsförslagen behöver utredas ytterligare.

Myrbacken-Uppsala

På sträckan Myrbacken – Uppsala uppstår kapacitetsförluster på grund av kappkörningseffekter mellan snabba fjärr- och regional tåg och långsammare pendel- och godståg. Norr om Knivsta råder en för närvarande permanent hastighetsnedsättning på grund av geotekniska förhållanden.

Önskemål om ytterligare åtgärder

Utöver de brister som jag redogör för ovan, baserad på Trafikverkets redovisning, har intressenter lyft fram flera andra möjliga åtgärder för att förbättra järnvägssystemets funktionalitet.

6.5.6 Roslagsbanan

Nuvarande Roslagsbana passerar genom sex kommuner. Banan sträcker sig norrut från Stockholms östra och delar sig sedan i tre linjer mot Kårsta, Österskär respektive Näsbypark. Den totala sträckan uppgår till 65 kilometer med 39 stationer. Region Stockholm utreder för närvarande hur Roslagsbanan ska kunna förlängas i tunnel från station Universitetet till T-centralen, en utbyggnad som skulle möjliggöra kortare restider till och från nordostkommunerna.

Befolkningen i nordostkommunerna är cirka 270 000 invånare[5] och från exempelvis Täby centrum uppgår restiden med kollektivtrafik till Arlanda flygplats på strax under en timme. En förlängning av Roslagsbanan till Arlanda, med en dryg mil ny järnväg inklusive etablering av nya stationer, skulle kunna bidra till stadsutveckling, en större arbetsmarknad, ökad redundans och resiliens i transportsystemet och kortare restider med kollektiv-trafik. Med en sådan åtgärd skulle Nordostkommunerna kunna knytas närmare både de västra delarna av regionen och norrut mot Uppsala. I RUFS 2050 lyfter regionen behoven av stärkt kollektivtrafik mellan Arlanda flygplats och de regionala stadskärnorna Barkarby–Jakobsberg och Täby C-Arninge, även om man inte slår fast någon lösning.

[5] I nordostkommunerna ingår Danderyd, Norrtälje, Täby, Vallentuna, Vaxholm och Österåker.

Region Stockholm har genomfört flera studier. En tidigare förstudie visade på flera nyttor med en kapacitetsstark kollektivtrafikförbindelse mellan de regionala kärnorna Arlanda-Märsta och Täby centrum-Arninge, samtidigt som bedömningen gjordes i ett år 2030-perspektiv att det inte är samhällsekonomiskt att investera i en sådan ny infrastruktur. För de tre alternativa spårsträckningarna (korridorerna) som då togs fram bedömdes totalkostnaden till cirka 3–4 miljarder kronor i 2015 års prisnivå beroende på spårsträckning. I förstudien förordades en dragning i den sydliga korridoren då den skulle ge bäst koppling mot Arlandastad och Märsta genom en bra omstigning vid station Benstocken, samtidigt som det alternativet tar ökad hänsyn till det befintliga natur- och kulturlandskapet. I samband med budgetbeslut för 2017 avbröt Stockholms läns landsting det fördjupade analysarbetet (programstudie) som påbörjats några år tidigare.

Arlandaregionen presenterade år 2019 samlade nyttoeffekter (restidsnytta, arbetsmarknads- och näringslivsnytta samt fastighetsrelaterade nyttor) av flera trafikinvesteringar i Arlandaregionen inklusive förlängd Roslagsbana till Arlanda flygplats med koppling till Märsta. År 2022 redovisades en rapport beställd av Sigtuna kommun, vars analys fångar en samlad utbyggnad av Roslagsbanan, inklusive delen Märsta station till Arlanda, och nyttoberäkningar avseende spårtrafik från Märsta station till Arlanda. Den samlade samhällsekonomiska nyttan av att förlänga Roslagsbanan från Vallentuna station via Arlanda till Märsta station uppskattas till cirka 6,6 miljarder kronor, varav 1,3 miljarder kronor kopplas till delen Märsta station–Arlanda.

Region Stockholm konstaterar i sin Kollektivtrafikplan 2050 att en förlängning av Roslagsbanan från Vallentuna till Arlanda skulle bidra till en mer attraktiv kollektivtrafiklösning i ett område där utbudet i dag är otillräckligt men att det fortsatta utredningsbehovet behöver klarläggas. För närvarande pågår en beslutsprocess avseende RUFS 2060. Det är i nuläget oklart i vilken mån som en utveckling av Roslagsbanan i dessa delar fångas av regionens kommande RUFS 2060 och följande kollektivtrafikplanering. För att kunna ta ställning till en utbyggd Roslagsbana krävs, enligt min bedömning, bland annat fördjupade lokaliserings- och geotekniska studier.

6.6 Vägtrafikens utveckling

6.6.1 Vägnätet i Arlanda flygplats omland

Översiktligt om vägnätet

Kapacitet och tillgänglighet till Arlanda flygplats omfattar ett stort vägnät som sträcker sig långt ifrån målpunkten Arlanda. Det finns bland annat flera vägar av riksintresse för kommunikationer i området.

E4 mellan Helsingborg – Stockholm – Haparanda är ett riksintresse och ingår även i TEN-T stomnät. E4 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor samt rekommenderad färdväg för farligt gods.

E18 mellan Norge och Sverige via Örebro–Stockholm–Kapellskär är ett riksintresse och tillika del av TEN-T övergripande nät. E18 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, funktionellt prioriterade vägnätet för långväga personresor, rekommenderad färdväg för farligt gods samt del i väglänkar som bidrar till att upprätthålla nationellt viktiga strukturer.

Väg 265 Norrortsleden är bland annat en del av det prioriterade vägnätet för godstransporter respektive långväga personresor. Vägen rekommenderas som färdväg för farligt gods samt är en led i en storstad. Norrortsleden ansluter Förbifart Stockholm när den färdigställs.

Väg 267 Rotebroleden binder samman anläggningar av riksintresse och utgör en del av det prioriterade vägnätet för godstransporter respektive för långväga personresor. Vägen är även rekommenderad färdväg för farligt gods.

Väg 263 börjar vid E4 och trafikplats Märsta och fortsätter sedan till Märsta respektive Sigtuna innan den passerar länsgränsen till Uppsala län. Vägen sammankopplar Sigtuna, Märsta och Arlanda flygplats.

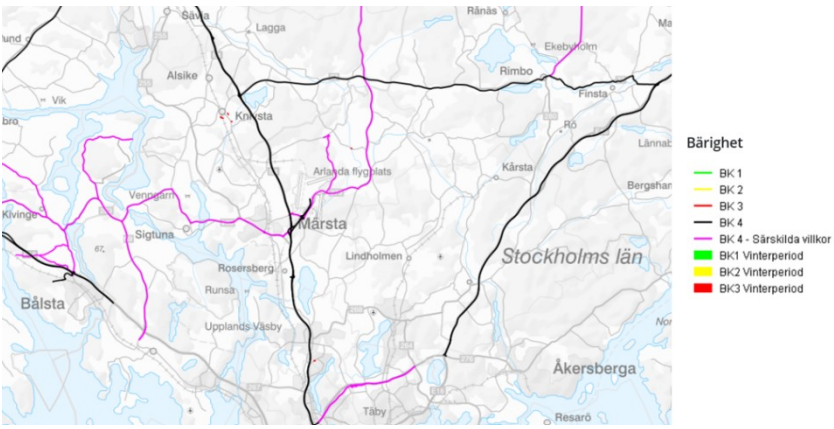
Vägnätets bärighet

Med bärighet avses hur tunga fordon en bro eller väg får belastas med. Bärighetsklassen (BK) avgör vilka fordonsvikter som är tillåtna på vägen eller bron.

BK1 tillåter maximalt 64 tons bruttovikt. BK2 tillåter maximalt 51,4 tons bruttovikt. BK3 tillåter maximalt 37,5 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre för dessa tre klasser. BK4 tillåter maximalt 74 tons bruttovikt med oförändrade krav på axeltryck jämfört med BK1, men beroende på fordonets axelavstånd kan tillåten bruttovikt vara lägre.

I figuren nedan redovisas vägar klassade som BK4 i Arlanda flygplats omland.

Figur 6.30 Vägar med bärighetsklass 4 i Arlanda flygplats omland



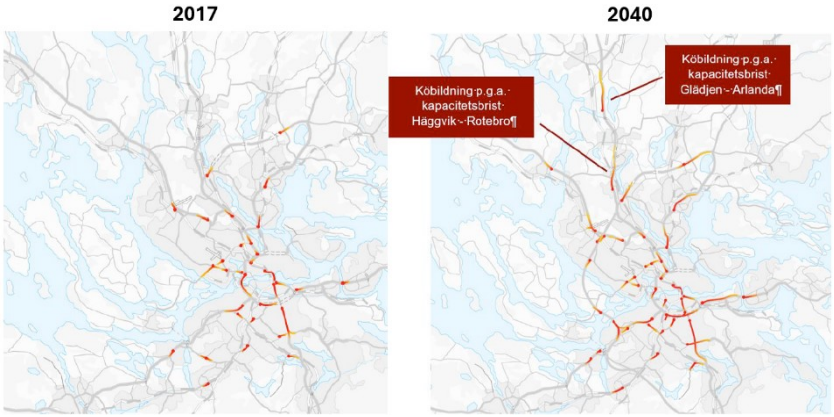
Källa: Trafikverket.

Vägnätets kapacitet och trafikering

Ökande befolkning, minskade körkostnader och ekonomisk tillväxt leder enligt Trafikverket till en ökad efterfrågan på resor och transporter. Den ökade belastningen gör att framkomligheten till Arlanda flygplats för resenärer på väg kommer att vara bristande på flera sträckor längs E4 mellan Häggvik och Arlanda. Utan stärkt kapacitet kommer betydande brister i framkomligheten på E4 att kvarstå och nya brister kommer att tillkomma, vilket framgår av figuren nedan (bristerna är rödmarkerade).

Figur 6.31 Brister för framkomlighet i vägsystemet i Stockholms län

Trafikverkets basprognos för 2017 respektive 2040

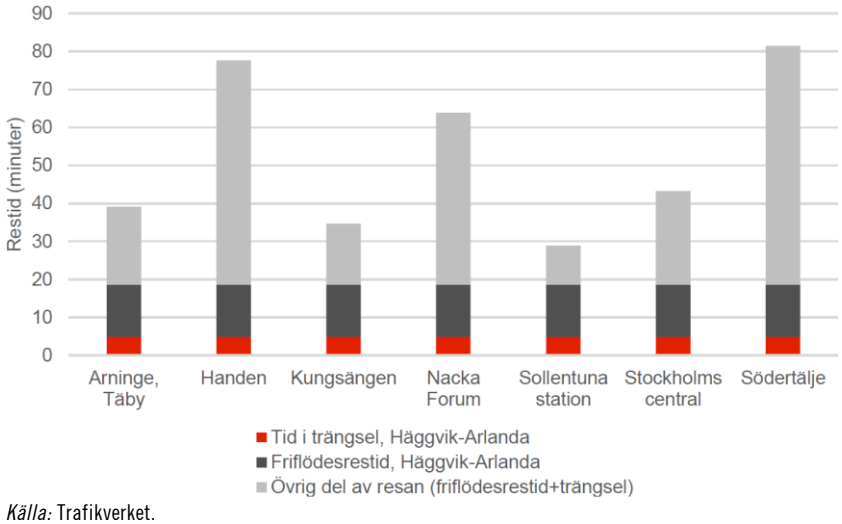


Källa: Trafikverket.

E4 Förbifart Stockholm bedöms få stor påverkan på trafiksystemet genom att den avlastar Essingeleden, de inre infartslederna och delvis även trafik i innerstaden. Samtidigt kommer trafiken på de yttre infartslederna i anslutning till Förbifart Stockholm att öka, bland annat E4 norr om Häggvik. Det gör att belastningen ökar på de yttre infarterna, vilket leder till att dagens kapacitetsbrister förstärks. Det blir ökad köbildning och restiderna till och från Arlanda flygplats på E4 ökar vid rusningstid. Tillgängligheten med bil till Arlanda flygplats beror inte bara på framkomligheten på E4. Det kommer enligt Trafikverket att vara problem med framkomligheten i en stor del av det högtrafikerade vägnätet i och runt Stockholm. I figuren nedan visas modellberäknade restider från utvalda målpunkter i Stockholm till Arlanda. Av figuren framgår att även om kapacitetsbristerna på E4 skulle åtgärdas, skulle restiden i övriga delen av resan bestå och tillgängligheten förbättras endast i proportion till den röda delens andel av stapeln (tid i trängsel, Häggvik–Arlanda).

Figur 6.32 Modellberäknade restider för resor till Arlanda från utvalda målpunkter

Under förmiddagsrusningen, Basprognos basår 2017

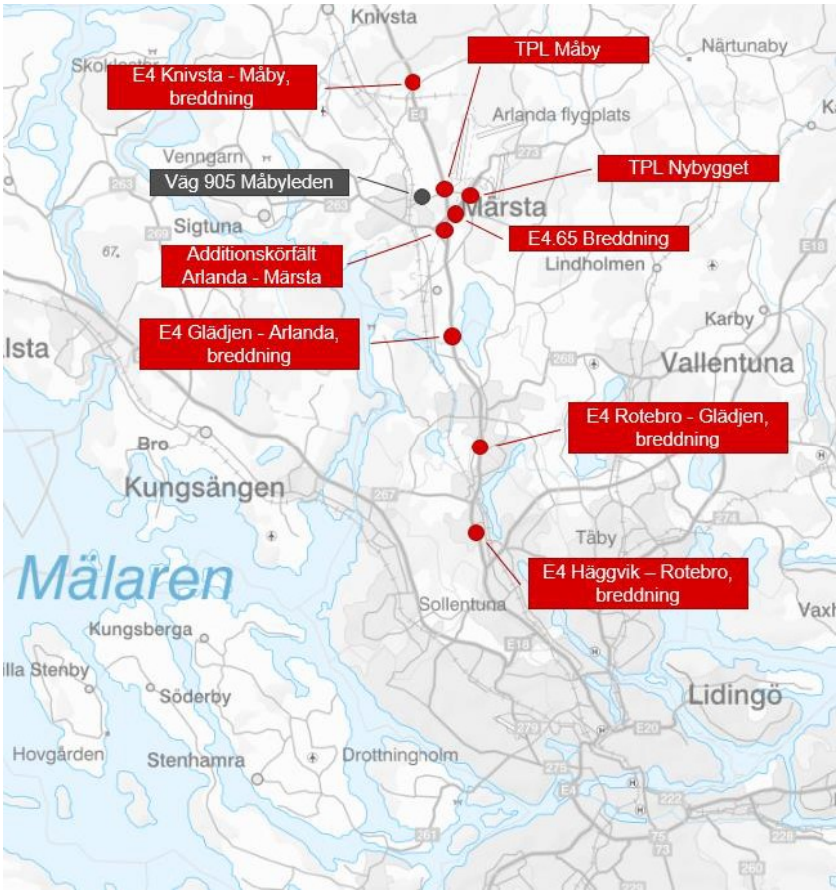


Källa: Trafikverket.

Förhållandet mellan restid och tid i trängsel på sträckan Häggvik–Arlanda kommer att bestå eller till och med försämras i ett 2040 års perspektiv, givet den trafikutveckling som finns i basprognosen. Det krävs därför omfattande utbyggnad av vägsystemet för att ens upprätthålla dagens tillgänglighet i vägsystemet till Arlanda flygplats i rusningstid.

Trafikverket har under årens lopp utrett ett flertal åtgärder i stråket E4 Arlanda – Stockholm, vilka illustreras i nedanstående figur.

Figur 6.33 Tidigare utredda åtgärder kopplat till tillgänglighet till och från Arlanda flygplats



Källa: Trafikverket. Kommentar: Väg 905 (Måbyleden) är gråmarkerad eftersom den inte är statlig infrastruktur.

De åtgärder som Trafikverket analyserat avser allt från mindre så kallade trimningsåtgärder till större vägbreddningar. Trafikverket bedömer att för trafik till och från Arlanda flygplats är det mest angeläget att åtgärda de flaskhalsar som finns redan i dag. Det gäller E4 mellan Häggvik–Arlanda. Om behov uppstår, kan övriga åtgärder övervägas enligt Trafikverket.

Trafikverket ser gärna att E4 mellan Häggvik–Arlanda delas in i tre etapper och att de olika delsträckorna åtgärdas utifrån prioriteringsordning. E4 Glädjen – Arlanda har brister i framkomlighet

redan i dag som ger förlängda restider. Genom en breddning av vägen från 2+2 till 3+3 körfält skapas en bättre framkomlighet. E4 Häggvik – Rotebro ligger nära kapacitetstaket i dag och kommer bli en flaskhals efter öppnandet av Förbifart Stockholm. Även här bör vägen breddas, från 3+3 till 4+4 körfält. Sträckan E4 Rotebro–Glädjen har en trafik i dag som ligger under den kapacitet som finns. Trafikverket bedömer att behoven av att åtgärda denna sträcka ligger lite senare. Trafikverket bedömer att denna sträcka blir en flaskhals först när Glädjen–Arlanda respektive Häggvik–Rotebro breddas.

Med mindre trimningsåtgärder för väg 905, Måbyleden, kan kapaciteten förstärkas mellan Märsta station och Arlanda, t.ex. för att stödja en attraktivare busstrafik. Vägåtgärder skulle även kunna behövas vid utveckling i övriga flygplatsstaden.

Utbyggnad av Trafikplats Måby till en fullständig trafikplats skulle skapa god tillgänglighet till områden i Märsta och ”Cargo City” samtidigt som det skulle bidra till ökad redundans för resor till Arlanda flygplats. En sådan åtgärd kan minska behovet av E4.65, breddning och förstärkning av trafikplats Nybygget. Åtgärder kan enligt Trafikverket bli än mer aktuella vid en större utveckling i ”övriga flygplatsstaden”, och som komplement till trafikplats Arlanda.

Trafikplats Nybygget innebär enligt Trafikverket mindre förstärkningsåtgärder vid trafikplatsen, vilket kan hanteras på kort sikt om brister uppstår.

En breddning av E4 Knivsta – Måby (från 2+2 till 3+3 körfält) är endast nödvändig vid en kraftig biltrafiktillväxt till och från Arlanda. Trafiken bedöms kunna öka med cirka 50 procent i stråket innan denna åtgärd behövs.

En breddning vid E4.65, mellan trafikplats Arlanda och Arlanda flygplats. Trafikverket bedömer att brist sannolikt uppstår först efter det att övriga åtgärder är genomförda på E4. Denna åtgärd skulle kunna behövas vid en stor utveckling i ”övriga flygplatsstaden”.

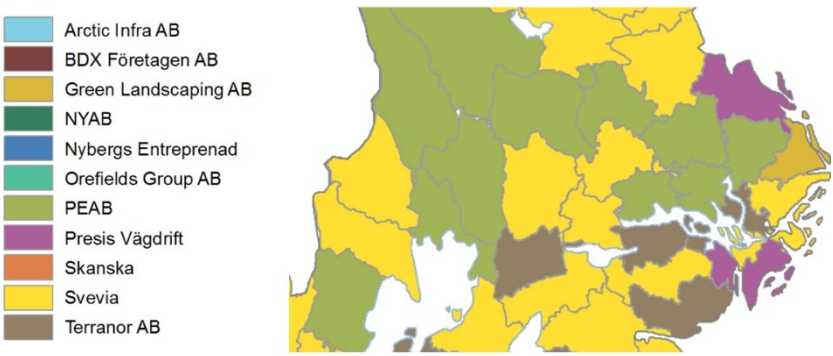
Additionskörfält Arlanda-Märsta kan enligt Trafikverket aktualiseras om breddning av sträckan Glädjen–Arlanda inte genomförs.

Trafikverkets vidmakthållande- och investeringsverksamhet

Drift och underhåll

Trafikverket har mer än 100 baskontrakt för väg, vilka generellt upphandlas med en kontraktstid på fyra år med möjlighet till option på ett eller två år. Verksamheten pågår året runt, där vinterväghållning är den största delen av uppdraget. Trafikverket har tecknat kontrakt med fler än tio driftentreprenörer. I figuren nedan framgår en översiktlig bild av hur dessa kontrakt fördelar sig på olika driftentreprenörer i bland annat Stockholms- och Mälardalsregionen.

Figur 6.34 Trafikverkets baskontrakt och driftentreprenörer i Stockholms- och Mälardalsregionen



Källa: Trafikverket.

De vägar som finns närmast runt Arlanda flygplats ingår i Trafikverkets driftområden Väsby respektive Södra Roslagen, vilka delvis framgår i figuren. Terranor AB sköter vägarna i driftområde Väsby medan Svevia AB sköter om vägarna i driftområde Södra Roslagen.

Investeringar

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 ingår ett flertal vägåtgärder i Arlanda flygplats omland, bland annat E4 Förbifart Stockholm, Tvärförbindelse Södertörn, E4 Hallunda–Vårby (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm), E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart

Stockholm) och E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta. Nedan redogörs lite mer detaljerad för några av dessa åtgärder.

E4 Förbifart Stockholm; binder samman de norra och södra länsdelarna och skapar en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden söder om Mälaren. Anläggningen planeras att öppna för trafik år 2030.

Tvärförbindelse Södertörn; binder samman de östra och västra länsdelarna i södra Stockholm och skapar en sammanhängande arbets-, service- och bostadsmarknad. Med åtgärden minskar sårbarheten i trafiksystemet. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för kommuner öster om E4/E20 i södra delarna av länet. Vägplanen för åtgärden är fastställd men projektet har inte fått byggstartsbeslut. Regeringen konstaterar att kostnaden ökat kraftigt sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för objektet. I uppdraget ingår att Trafikverket ska redovisa nya bedömningar av objektets kostnader och eventuella förändringar av nyttor och måluppfyllelse samt förnyade förslag om lämplig byggstartsperiod.

E4 Hallunda-Vårby (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm); förbättrar framkomligheten på E4/E20 söder om förbifarten och krävs för att nyttja kapaciteten som den skapar. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden söder om Mälaren. Arbetet med vägplanen för objektet pågår.

E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg (kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm); möjliggör en framkomlig och säker hantering av trafik mellan E18 och Förbifart Stockholm. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden i nordvästra Stockholm och huvudsakligen Järfälla och delar av Stockholms stad. Arbetet med vägplanen för objektet pågår.

E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta; Åtgärden förbättrar tillgängligheten dels till och från E4 för delar av Knivsta kommun, dels till och från Arlanda för dessa områden. Arbetet ligger i planeringsläge.

I länstransportplanerna för 2022–2033 för Stockholm och Uppsala län finns inga åtgärder som direkt påverkar framkomligheten till Arlanda flygplats på väg. Däremot finns det ett flertal objekt som förbättrar både tillgängligheten till vägnätet lokalt, framkomligheten på väg i vissa områden och objekt som förbättrar kollektivtrafikutbudet.

Brister i vägsystemet

Trafikverket har gjort en bedömning av status för vägnätet inom Arlanda flygplats omland. Bedömningen avser utpekat vägnät i form av motorvägar, riksvägar och primära länsvägar som tillhör storstadsvägnätet inom Stockholms-, Södermanlands-, Uppsala- och Västmanlands län. Sammantaget avser detta 905 kilometer väg. Enligt Trafikverket är ambitionsnivån i första hand att kunna bibehålla dagens funktion så att det eftersatta underhållet inte ökar, vilket innebär att det utpekade vägnätet kommer att prioriteras. Ambitionsnivån är i andra hand att kunna återta eftersatt underhåll, vilket kan göras med ökade ekonomiska ramar.

Trafikverket bedömer att kostnaderna utöver nivån i gällande nationell plan för det aktuella vägnätet uppgår för perioden 2026–2037 till cirka 2 120 miljoner kronor för att upprätthålla dagens funktionalitet och cirka 1 600 miljoner kronor för att även återta eftersatt underhåll. Det utpekade vägnätet har enligt Trafikverket cirka 230 kilometer väg som brister i förhållande till underhållsstandard avseende spårdjup. 276 kilometer i det utpekade vägnätet brister avseende vägkroppen, vilka inte har kostnadsberäknats av Trafikverket.

Det finns tre utpekade vägsträckor inom detta vägnät med behov av reinvestering. Trafikverket kommer att ta fram nytt underlag i samband med kommande åtgärdsplanering för perioden 2026–2037, vilket kan komma att inkludera fler sträckor. Kostnaden för de tre utpekade reinvesteringarna beräknas av Trafikverket till cirka 1 600 miljoner kronor.

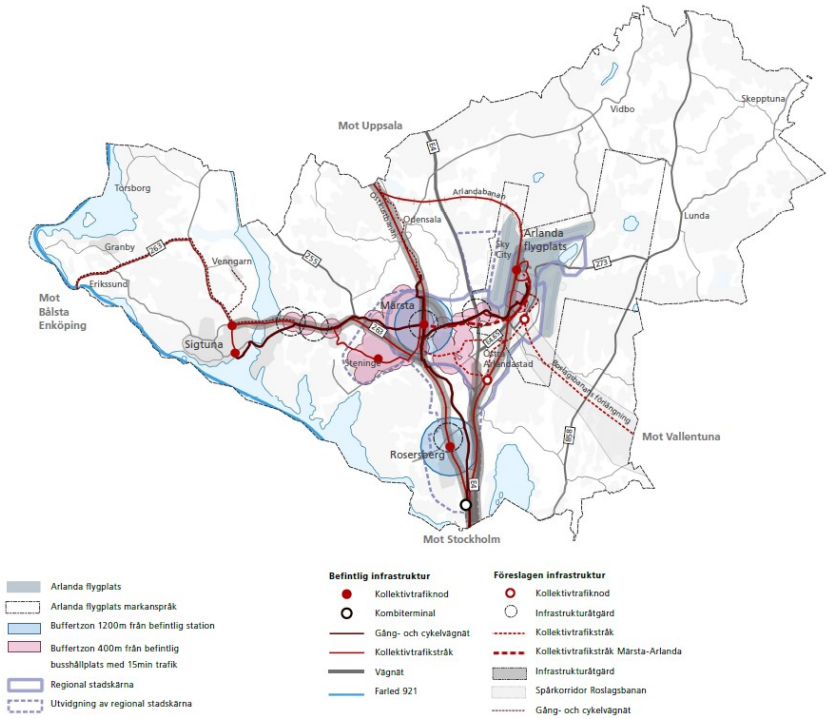
6.6.2 Cykel och cykelvägar

Sigtuna kommun tog år 2014 fram en cykelplan som en del i arbetet att underlätta för invånarna att välja cykel för kortare resor. Målsättningen var att öka cyklingen under alla tider på året samt att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister. I tidigare översiktsplan hade kommunen lyft fram ett huvudnät för cykeltrafik som skulle binda samman bostadsområden i kommunens tätorter med arbetsplatser, centrumanläggningar, skolor, Arlanda flygplats samt knutpunkter för kollektivtrafiken.

Det är möjligt att cykla från exempelvis Sigtuna eller Märsta till Arlanda flygplats på separata cykelvägar genom kommunen. Dessa cykelvägar är inte alltid de genaste, varför det kan finnas behov av åtgärder för att förbättra tillgängligheten i framtiden. I nedanstående figurer framgår cykelvägarna dels i den kommunala översiktsplanen 2022 dels i den kartfunktion som Sigtuna kommun presenterar på sin hemsida.

Det är möjligt att genom lokala och regionala cykelvägar ta sig från Upplands Väsby till och från Arlanda flygplats. När det gäller övriga kommuner behöver man använda det vanliga vägnätet för att nå Arlanda flygplats.

Figur 6.35 Cykelvägar i Sigtuna kommun



Källa: Sigtuna kommun

Vid Märsta station finns ett cykelgarage där man kan förvara cykeln i ett låst utrymme. Det är möjligt att abonnera på en plats och använda SL accesskort som nyckel till garaget. Swedavia erbjuder kostnadsfria cykelparkeringar vid Arlanda flygplats i anslutning till terminalerna och vid SkyCity.

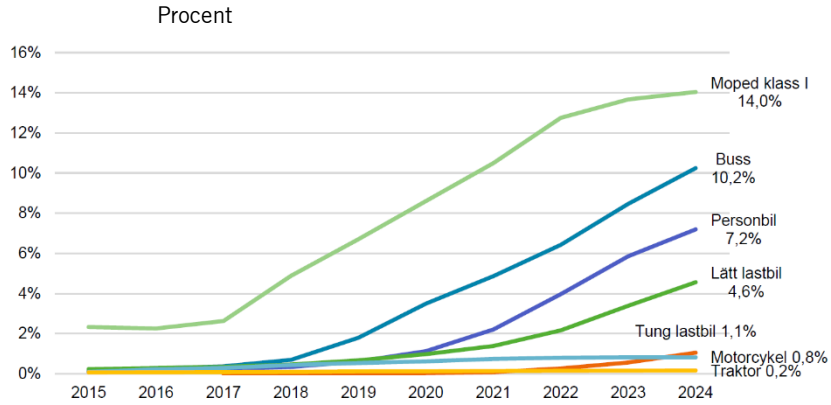
Det finns numera ganska många företag som erbjuder uthyrning av elsparkcyklar eller elscootrar som de också kan kallas. De finns främst i större städer som exempelvis Stockholm och Uppsala. Ett framtida utbud av elsparkcyklar eller elscootrar i Märsta- och Arlandaområdet beror på hur denna marknad utvecklar sig.

6.6.3 Personbils- och motorcykeltrafik

Antalet personbilar i trafik uppgick vid årsskiftet 2024–25 till strax under fem miljoner fordon, medan antalet motorcyklar i trafik uppgick till nästan 320 tusen. Jämfört med ett år tidigare låg antalet personbilar kvar på nästan samma nivå, medan motorcyklarna ökade med en procent.

Elektrifiering av fordonsflottan är en viktig pusselbit när det gäller att nå EU:s och Sveriges klimatmål. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter svarar för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp. Mer än 90 procent av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar. I figuren nedan framgår bland annat andelen elektrifierade personbilar och motorcyklar.

Figur 6.36 Andel elektrifierade fordon per fordonsslag år 2015–2024



Källa: Trafikanalys.

I dagsläget använder cirka 29 procent av resenärerna bil till flygplatsen enligt Swedavias resenärsundersökningar. Detta fördelar sig i sin tur på bil för att hämta och lämna cirka 15 procent, bil som parkeras cirka 12 procent och hyrbil cirka 2 procent.

Förutsättningarna för biltrafiken är relativt goda. Kapacitetsbegränsningar och framkomlighetsproblem finns framför allt mellan Arlanda och Stockholm. Även om det finns punkter och sträckor i det övriga vägnätet som kan ge begränsningar för biltrafiken, så är tillgängligheten på de större vägarna tämligen god enligt Trafikverket.

6.6.4 Hyrbilsverksamhet

Hyrbilsverksamheten på Arlanda flygplats är förlagd vid Swedavias långtidsparkering Beta. För att kunna ta sig mellan hyrbilsområdet och flygplatsterminalerna kan Swedavias gula flygplatsbussar användas.

6.6.5 Taxiverksamhet

En tillbakablick

Taxiverksamheten har anor från början av 1600-talet, med hästdragna vagnar i London och Paris. Vagnarna kallades ofta för droskor, ett ord som också har använts om taxibilar i våra dagar. Denna verksamhet reglerades nästan omedelbart av städernas myndigheter för att man inte skulle få för många sådana vagnar i städerna. I slutet av 1800-talet infördes den första moderna taxametern. Den första motordrivna taxin med taxameter levererades i Stuttgart 1897 och var byggd av Daimler. De kommande åren infördes taxameterförsedda taxibilar i exempelvis Paris och London. År 1901 rullade den första taxin i Stockholm och Sverige. I början av 1950-talet infördes tvåvägs kommunikationsradio i taxibilar, vilket möjliggjorde att beställningscentraler kunde skicka taxibilarna snabbare till de adresser varifrån kunder ville åka. Tidigare var taxiförarna tvungna att stanna vid en telefonkiosk och ringa in till centralen för att höra om det fanns ett nytt uppdrag.

Dagens situation

Reglering och tillsyn

Taxiverksamheten regleras genom taxitrafiklag (2012:211), taxitrafikförordning (2012:238), lag (2014:1020) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik samt förordning (2016:623) om redovisningscentraler och beställningscentraler för taxitrafik. För att bedriva taxitrafik ställs det bland annat krav på yrkeskunnande, ekonomiska förhållanden och gott anseende. Redovisningscentraler för taxitrafik ska ta emot, lagra och lämna ut taxameteruppgifter. För att få taxiförarlegitimation ställs krav på B-kör-

kort, medicinska krav yrkeskompetens, laglydnad och körprov. Det råder fri prissättning i Sverige när det gäller taxiverksamhet. Däremot ställs det krav på att en särskild prisuppgift och prisinformation ska lämnas.

Genom EU:s direktiv om samarbete i fråga om beskattning (DAC 7) införs gemensamma EU-regler om rapportering av upplysningar om säljare och vilka inkomster de fått genom försäljning och uthyrning via digitala plattformar. DAC 7 innehåller även regler om ett automatiskt utbyte av upplysningar mellan behöriga myndigheter i medlemsstaterna. Genom direktivet införs bestämmelser som i princip motsvarar DPI MR, de modellregler för rapportering av plattformsoperatörer avseende säljare i delnings- och gigekonomin som OECD tagit fram. Taxitjänster, såväl traditionella taxitjänster som tjänster med fordon som hyrs ut med förare omfattas av direktivet.

Transportstyrelsens tillsyn av taxitrafiktillstånd och taxiförarlegitimation syftar till att bidra till trafiksäkerhet, passagerares säkerhet och sunda konkurrensvillkor. Transportstyrelsen kan efter tillsyn återkalla tillstånd eller taxiförarlegitimation om något av kraven för dessa inte längre är uppfyllda, återkalla med olämplighetstid (tillstånd eller taxiförarlegitimation återkallas och en olämplighetstid på 3–5 år beslutas) respektive tilldela en varning.

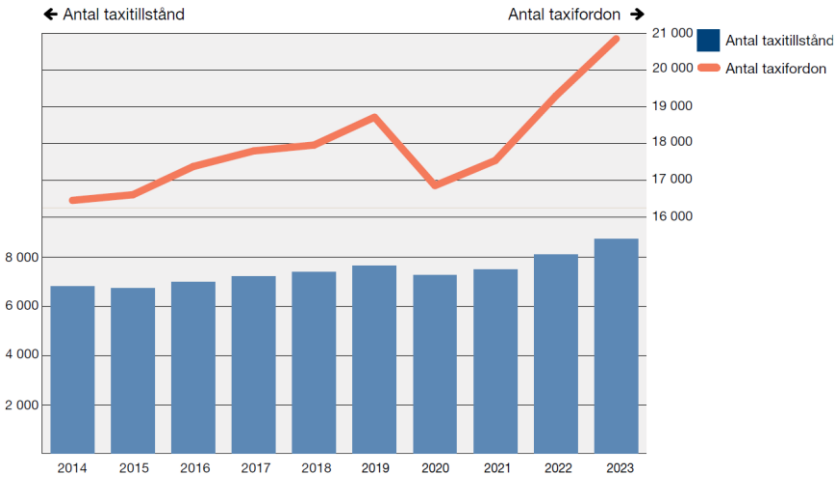
Enligt taxilagen är den som har taxitrafiktillstånd och bedriver taxitrafik med ett fordon som är försett med taxameterutrustning från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att överföra taxameteruppgifter till en redovisningscentral. Överföring av taxameteruppgifter ska ske digitalt och trådlöst. Den som har taxitrafiktillstånd och som bedriver taxitrafik med ett fordon som saknar taxameter är från och med att fordonet anmälts för taxitrafik skyldig att ansluta det till en beställningscentral.

Taximarknaden

Vid ingången av år 2024 fanns det 8 736 taxitillstånd och 20 842 taxifordon i Sverige, se figur nedan. Enskilda näringsidkare är den vanligaste företagsformen inom taxi och uppgick vid årsskiftet 2023–2024 till cirka 68 procent (5 941 taxitillstånd), medan aktiebolag motsvarande cirka 31 procent (2 739 taxitillstånd). Antalet enbils-

företag har ökat från 5 804 vid årsskiftet 2022–2023 till 6 205 vid årsskiftet 2023–2024, en ökning med 401 företag.

Figur 6.37 Antal taxitillstånd och taxifordon år 20142023 i Sverige

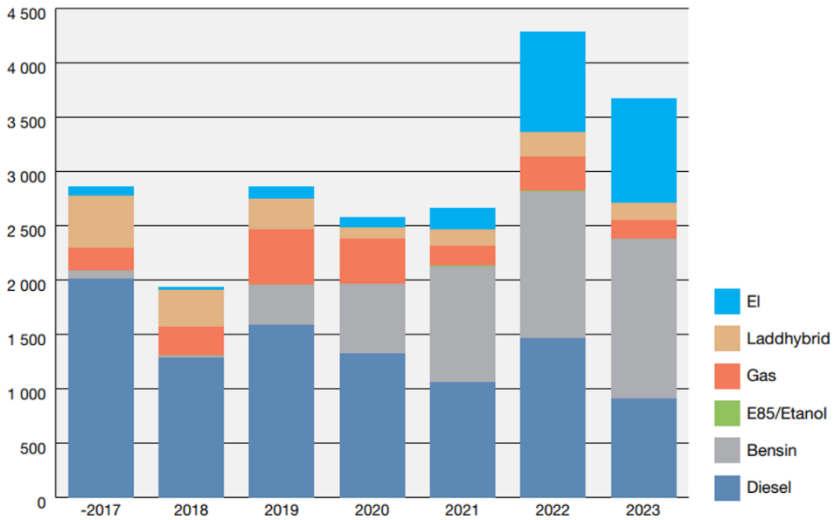


Källa: Svenska Taxiförbundet.

Av det totala antalet taxifordon vid årsskiftet 2023–2024 fanns 8 725 fordon i Stockholms län och 708 fordon i Uppsala län. Sedan år 2015 har antalet taxifordon ökat med cirka 32 procent i Stockholms län och cirka 38 procent i Uppsala län, vilket kan jämföras med cirka 26 procent för landet totalt. Vid årsskiftet 2023–2024 motsvarande antalet taxibilar tillsammans i Stockholms län och Uppsala län cirka 45 procent av antalet taxifordon i hela landet.

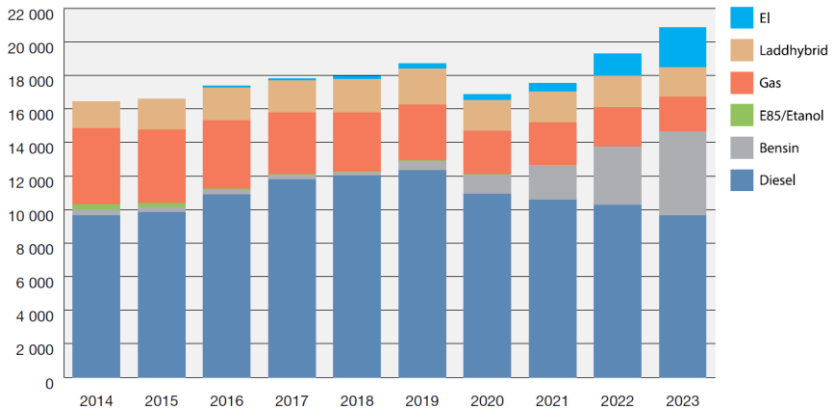
Vid utgången av år 2023 hade, av det totala taxibilbeståndet, cirka 86 procent av taxifordonen ett registreringsdatum som var 2018 eller senare. Sverige har en relativt modern taxifordonsflotta, där antalet elbilar uppgår till nästan 2 400 stycken. Under de fem senaste åren har bilar med bensin ökat och bilar med diesel minskat, se figurer nedan.

Figur 6.38 Antal taxifordon per registreringsår och drivmedel i Sverige



Källa: Svenska Taxiförbundet.

Figur 6.39 Antal taxifordon och drivmedel i Sverige år 2014–2023



Källa: Svenska Taxiförbundet.

Totalt hade 71 865 personer taxiförarlegitimation 2023, varav 8,5 procent var kvinnor. Det är således få kvinnor som utbildar sig till taxiförare. Svenska Taxiförbundet startade våren 2024 ett nätverk för kvinnor för att öka antalet i taxibranschen.

Antalet medlemmar som är knutna till Svenska Taxiförbundet har minskat de senaste åren, samtidigt som antalet taxitillstånd har ökat. Av de som har trafiktillstånd är cirka 38 procent medlemmar i Svenska Taxiförbundet. Av beställningscentralerna i Stockholms respektive Uppsala län är följande anslutna till Svenska Taxiförbundet:

- Stockholms län: Cabonline Region Stockholm AB, Haninge & Nynäshamns Taxi AB, Kerstins Taxi & Buss AB, Södertälje Taxi AB, Taxi Stockholm 150 000 AB och VeVe Sverige.
- Uppsala län: Bålsta Taxi AB, Cabonline Region Mitt AB, Skölds Taxi HB, Taxi Enköping AB, Taxi Norra Uppland AB, Uppsala Taxi 100 000 AB och Västupplands Taxi AB.

Under de senaste åren har taximarknaden förändrats. Nya aktörer som Bolt och Uber har klivit in på den svenska marknaden, vilket delvis förklarar utvecklingen av medlemsandelen för Svenska Taxiförbundet. Dessa företag erbjuder ”apptaxi” och har under en relativt kort tid blivit stora aktörer på marknaden. Taxi Stockholm har nyligen (april 2025) lämnat Taxiförbundet och väljer i stället att fortsättningsvis driva sina frågor via Transportföretagen hos Svenskt Näringsliv.

Taximarknaden vid Arlanda flygplats

Förutsättningar vid flygplatsen

Det är Swedavia som organiserar hanteringen och anvisar de ytor som kan användas av taxi vid flygplatsen. Det finns möjlighet att lämna resenärer vid terminal 2/3, 4 och 5. Alla taxibilar kan fritt släppa av resenärer vid dessa anvisade platser.

För att hämta upp resenärer vid de taxifiler som finns vid terminal 2/3 respektive 5 krävs att taxiföretaget har ett avtal med Swedavia. Avtalet mellan Swedavia och taxiföretaget, som hämtar upp resenärer vid Arlanda flygplats, består av ett huvudavtal och med flera bilagor, och anger rättigheter och skyldigheter för parterna. Avtalet reglerar övergripande villkor för taxiföretaget, men även krav på taxifordon och förare. Avtalet reglerar de lokala förutsättningarna för Arlanda flygplats och innehåller punkter som trafik, ordning

och taxiytor, maxpris, access och framkallningssystem, miljökrav samt priser och betalning.

Taxifordon, som tillhör bolag med avtal med Swedavia och som används för att hämta upp resenärer, åker först till en väntyta, den så kallade taxiremoten, där fordonet registreras och placeras i kö. I takt med att ytorna vid terminalen behöver fyllas på med taxibilar kallas bilar fram från taxiremoten enligt en köordning, där fossilfria fordon kallas fram först. Taxiremoten samt taxiytorna vid terminalerna bemannas av en neutral operatör som agerar på Swedavias uppdrag.

De taxiföretag som trafikerar Arlanda flygplats är skyldiga att inte ha ett högre maxpris för en körning från Arlanda flygplats till en adress inom ett angivet område än 800 kronor inklusive moms för en resa med bil (upp till fyra passagerare inklusive bagage) och 1 275 kronor inklusive moms för resa med så kallad stor bil (fem till åtta passagerare inklusive bagage). Maxtaxan avser körning från flygplatsen inom ett område där bland annat Stockholm och Uppsala ingår, se figuren nedan.

Figur 6.40 Priszon för taxiresor från Arlanda flygplats

800 kronor inklusive moms med taxibil (1–4 passagerare) och
1 275 kronor inklusive moms med stor taxibil (5–8 passagerare)



Källa: Swedavia AB

Enligt Swedavias resenärsundersökningar väljer cirka 17 procent att åka taxi till flygplatsen. För Arlanda flygplats finns cirka 2 400 avtal med taxiföretag som tillsammans har omkring 9 000 fordon. Under 2024 genomfördes cirka 1,2 miljoner upphämtningar vid flygplatsen, varav 52 procent skedde i form av spontan taxiresa och 48 procent i form av förbeställd taxiresa. I den senare kategorien ingår bokningar med till exempel Bolt och Uber. Taxiverksamheten vid en flygplats är viktigt för taxibolagen och utgör i många fall en väsentlig andel av taxibolagens omsättning.

Marknadsdomstolens avgöranden

Marknadsdomstolen beslutade år 2011 att Swedavia AB:s tilldelning av taxifiler på Arlanda flygplats Terminal 5 inte ansågs utgöra missbruk av dominerande ställning. I domen konstaterar domstolen bland annat att det till följd av det begränsade utrymmet utanför Terminal 5 behövs vissa ordningsregler för taxiverksamheten, samtidigt som det måste krävas att de så långt möjligt är konkurrensneutrala.

Marknadsdomstolen beslutade år 2011 att en extra förbeställningsavgift för hämtning av kund vid det så kallade tullfiltret och med uppvisande av skylt (hög service) ansågs innebära missbruk av dominerande ställning i form av oskäligt avtalsvillkor, medan en förbeställningsavgift för hämtning vid en servicedisk (normal service) inte gjorde det.

Synpunkter i branschen

Nedan redovisar jag några av de synpunkter som jag fått del av från aktörer i branschen.

Svenska Taxiförbundet ställer krav på sina medlemmar att de som taxiföretag tillämpar ”God taxitradition” och är ansluten till behörighetskontroll yrkestrafik (BKY), för att säkerställa att man har förarbehörigheter och taxitillstånd. Svenska Taxiförbundet betonar vidare att taxiföretagen ska erbjuda kollektivavtalsliknande villkor.

Svenska Taxiförbundet har i en hemställan till Regeringskansliet begärt att en särlagstiftning bör införas för att stärka konsumentskyddet på offentliga trafikterminaler och resecentra med mera.

I hemställan lyfter taxiförbundet fram flera exempel på missförhållanden. Svenska Taxiförbundet menar att konkurrenslagstiftningen tillåts dominera över konsumentintresset och hindrar Swedavia att säkerställa att konsumenterna skyddas.

Svenska Taxiförbundet har framfört flera synpunkter avseende taxiverksamheten vid flygplatsen; Swedavias hantering av infrastrukturen vid flygplatsen försvårar ett effektivt omhändertagande av taxipassagerarna. Nuvarande framkallningssystem har flera brister. Miljöstyrningen behöver bli mer stabil och långsiktig (prioriteringar har varierat över tid). Filsystemet vid Terminal 5 bör läggas om. Hantering av förbeställningar behöver förbättras. Det finns problem med överpriser och oseriös prissättning.

Taxi Stockholm är inte nöjd med förutsättningarna för spontantaxi och hävdar att problemen med framkallning orsakar taxiföretaget kostnader. Taxi Stockholm anser att Swedavia bör utveckla villkoren i avtalen. Det krävs stabilitet och långsiktighet när det gäller krav på fordon. Swedavias krav bör följa den kravbild som andra offentliga verksamheter ställer, exempelvis Region Stockholm. Taxi Stockholm anser att Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en utökad kontroll av taxiföretagen, och vid överträdelser bör tillstånd och legitimationer återkallas.

Taxiunionen är en fristående ideell förening (ej registrerad) för taxiåkare och taxiförare. Man strävar efter en hållbar taxiverksamhet. Taxiunionen lyfter fram problemen med ”friåkare” som raggar kunder inne i terminalerna. Taxiunionen konstaterar att det finns förare som kör utan taxilegitimation vid flygplatsen. Swedavia bör ställa krav på taxameter och ytterligare krav på prissättning av taxiresor.

Bolt anser att ambitionen bör vara att när en förare sätter sig i bilen och loggar in så bör en automatisk kontroll göras gentemot registret. Det bör dessutom bli möjligt att kontrollera taxiförarlegitimation löpande och inte enbart med dagens förutsättningar för registerkontroll. Vid flygplatsen ser Bolt behov av bättre skyltning för resenärerna till taxi och appride. Bolt ser behov av en utökad fysisk kontroll i ankomsthallen för att hantera ”svarttaxi”. Upphämtningsplatsen vid flygplatsen behöver utvecklas och det finns behov av bättre kontroll över verksamheten. Kapaciteten i den digitala infrastrukturen behöver säkras, enligt Bolt finns det för närvarande en del uppkopplingsproblem (internet) vid taxiremoten.

Swedavia konstaterar att det är en omfattande taxiverksamhet vid flygplatsen och att det finns en del problem, så som att förare försöker komma fram snabbare i kön genom att utnyttja kryphål i framkallningssystemet eller regelverket, förare som på ett aggressivt sätt försöker locka till sig kunder. Den nya utgången från terminal 5 upplevs av taxiföretagen ha påverkat passagerarflödet till taxiytan negativt.

Swedavia lyfter även fram att det kan finnas skäl för utökade kontrollmöjligheter för Skatteverket, Transportstyrelsen och andra myndigheter. Det skulle kunna handla om ökade krav på koppling mellan taxameter och digital försäljning av taxiresor.

Attunda tingsrätts dom avseende taxitjänst utan tillstånd

I december 2024 meddelade Attunda tingsrätt dom i ärendet rörande en person som erbjudit taxitjänster vid Arlanda flygplats utan att ha tillstånd för det. Personen i fråga hade fört sina tilltänkta kunder från ankomsthallen ut till hämta/lämna-parkeringen. Arlanda flygplats är ett skyddsobjekt och såväl ankomsthallen som hämta/lämna-parkeringen ligger inom skyddsområdet. Attunda tingsrätt dömde personen för brott mot luftfartsförordningen samt Länsstyrelsen i Stockholms läns föreskrifter till penningböter.

6.6.6 Busstrafik

Antalet bussar i trafik i Sverige uppgår till cirka 14 tusen fordon vid årsskiftet 2024–25. Jämfört med ett år tidigare har antalet bussar i trafik minskat med en procent. År 2024 är cirka 10 procent av bussarna elektrifierade.

Lokal- och regional busstrafik

Den lokala linjetrafiken till Arlanda flygplats (utan transfer), som ombesörjs av SL eller UL, utgörs i dagsläget av sju busslinjer. I tabellen nedan redovisas en sammanfattande bild av aktuella tidtabeller. Av tabellen framgår även utbudet under vardagar.

Tabell 6.11 Lokalt och regionalt linjebussnät till och från Arlanda flygplats

Linje	Sträcka	Dygnsintervall till Arlanda	Dygnsintervall från Arlanda	Frekvens per timme	Ordinarie pris enkel resa (kr)
579	Bålsta–Arlanda	04.18–21.51	04.15–21.29	1–2	43
579	Sigtuna–Arlanda	04.50–00.25	04.15–00.26	1–2	43
583	Märsta–Arlanda	04.41–22.58	04.54–23.11	2–4	43
589	Östra Steninge–Arlanda	05.00–06.00	17.00–18.00	2	43
592 natt	Stockholm–Märsta–Arlanda	01.00–04.00	01.00–04.00	1	43
806	Almunge–Arlanda	05.10–22.10	06.14–23.14	1–2	62
801	Uppsala–Arlanda	03.03–01.03	04.05–02.05	2	117

Källa: SL tidtabeller, januari 2025, www.sl.se.

Uppsala, Almunge, Bålsta, Märsta och Sigtuna har busstrafik till Arlanda flygplats och trafikeras med minst en frekvens/timma och upp till 4 frekvenser/timma i rusningstid (Märsta), från tidig morgon till sen kväll. Sträckan Märsta-Arlanda har busstrafik dygnet runt (linje 583 och 592).

Stockholm och Uppsala har dessutom kommersiell flygbusstrafik till Arlanda, se tabell nedan. Som framgår av tabellen ovan finns en rad orter som i dag saknar direkt lokal linjebusstrafik till Arlanda, det gäller till exempel Täby, Vallentuna och Norrtälje.

Flygbuss- och fjärrbusstrafik

I tabellen nedan redovisas dagens kommersiella flygbusstrafik och fjärrbusstrafik utan transfer till och från Arlanda flygplats och dess utbudet under vardagar. Större orter längs den aktuella bussträckan framgår också av tabellen.

Tabell 6.12 Kommersiell flygbuss- och fjärrbusstrafik

Bussoperatör	Sträcka	Större orter längs vägen	Dubbeltur per dygn	Snittpris typdag enkelresa
Flixbuss	Kalmar-Arlanda	Oskarshamn, Västervik, Norrköping, Nyköping, Stockholm	2–3	335
Flixbuss	Göteborg-Arlanda	Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping, Nyköping, Stockholm	1–3	400
Flixbuss	Malmö-Arlanda	Helsingborg, Jönköping, Linköping, Norrköping, Nyköping, Stockholm	1–3	410
Flixbuss	Örebro–Arlanda	Västerås	3–4	180
Flixbuss	Västerås–Arlanda	Enköping	6–7	150
Flixbuss	Uppsala–Arlanda	–	2–3	90
Flixbuss	Stockholm C–Arlanda	–	32–34	80
Vy Bus4You	Kalmar–Arlanda	Oskarshamn, Västervik, Norrköping, Stockholm	2–3	370
Vy Bus4You	Göteborg–Arlanda	Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping, Stockholm	4–5	420
Vy Bus4You	Oslo–Arlanda	Karlstad, Karlskoga, Örebro, Västerås	2-3	420
Vy Bus4You	Karlstad-Arlanda	Örebro, Västerås	13–15	370
Flygbussarna	Stockholm C–Arlanda	–	54	150
Flygbussarna	Liljeholmen–Arlanda	–	32	170
Härjedalingen	Härjedalen–Arlanda	Sveg, Ljusdal, Bollnäs, Gävle, Uppsala	1	530
Ybuss	Umeå–Arlanda	Örnsköldsvik, Sollefteå, Kramfors, Härnösand, Sundsvall, Hudiksvall	Veckoslut fre+sön (1)	670

Källa: Sveriges Bussföretag, Flixbuss, Ybuss, Härjedalingen, Vy Buss4You och Flygbussarna.

Tillsammans innebär Flixbus och Flygbussarnas busstrafik från Stockholm Cityterminalen till Arlanda tre till fem avgångar i timmen mellan 03:00 och midnatt på vardagar. Även Karlstad, Örebro och Västerås har en god frekvens med en till två avgångar per timme till Arlanda från tidig morgon till sen kväll på vardagar. Linköping och Norrköping har i snitt minst en avgång varannan timme till

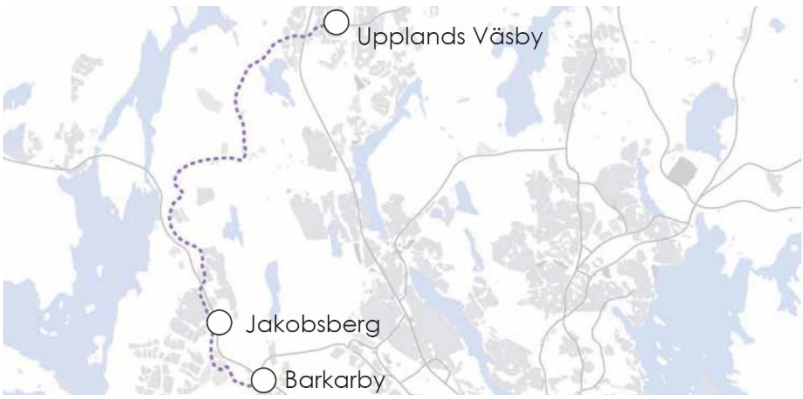
Arlanda, medan övriga orter endast har enstaka eller några avgångar per dygn till Arlanda. Samtidigt är det noterbart att Kalmar och smålandskusten, samt Göteborg, Malmö och Oslo har flera dagliga avgångar till Arlanda.

Planerade åtgärder i det regionala busstrafiknätverket med bäring på Arlanda

Region Stockholm presenterar i sin Kollektivtrafikplan för Stockholms län 2050 åtgärder till år 2030 respektive år 2050 för olika trafikkoncept. Jag har valt att nedan lyfta fram sex åtgärder i regionens plan för busstrafik till år 2030, som jag ser har en direkt positiv påverkan på Arlandas flygplats tillgänglighet. Åtgärderna graderas i tre nivåer som uttrycker ambitionsnivå och effekt, liknande fyrstegsprincipen som används av Trafikverket. I planeringen inför beslut och genomförande av åtgärderna ska åtgärdsvalsstudier (ÅVS) genomföras, något som ännu inte har genomförts för alla åtgärder. Av de åtgärder som nämns nedan har man endast för Arninge–Upplands Väsby genomfört en ÅVS och fått politiskt beslut om genomförande år 2026.

Figur 6.41 Barkarby–Kallhäll–Upplands Väsby

Utveckling av linjen 560 till tvärgående expressbuss (nivå 2)

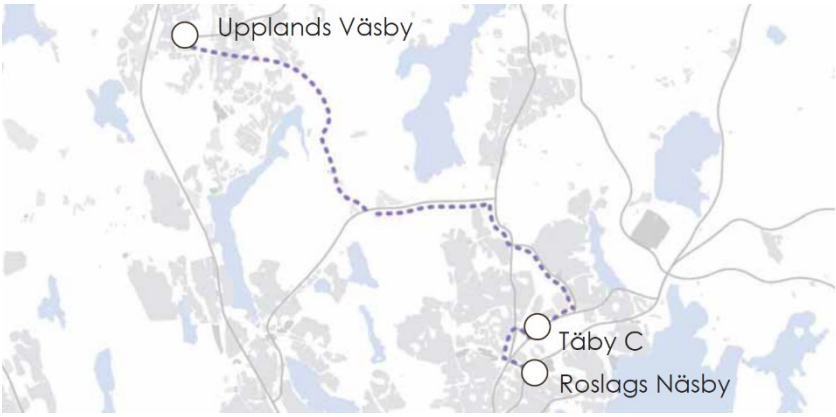


Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnorna Jakobsberg/Barkarby och Arlanda/Märsta och ger ökad tillgänglighet till de regionala stadskärnorna samt övervägande behov av anpassning till och från pendeltågstrafiken till och från Arlanda.

Figur 6.42 Roslags Näsby–Täby–Upplands Väsby

Utveckling av linje 684 till tvärgående expressbuss (nivå 3)

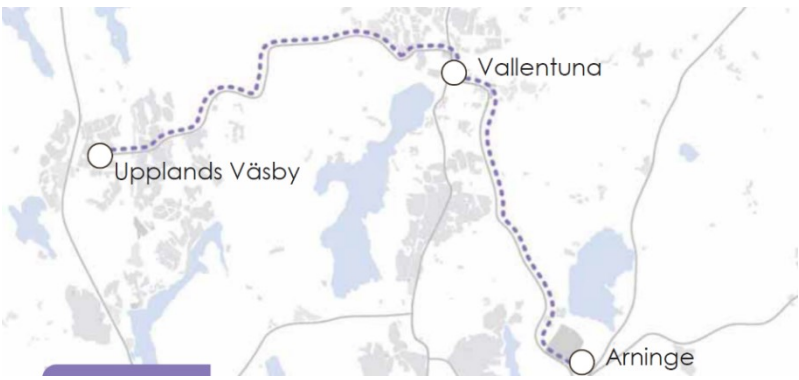


Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restid mellan regionala stadskärnan Täby/Arninge och Arlanda/Märsta och bidrar till en mer sammanhållen region samt behov av anpassning till och från pendeltågstrafiken till och från Arlanda.

Figur 6.43 Arninge–Vallentuna–Upplands Väsby

Utveckling av linje 524 till tvärgående expressbuss (nivå 2)



Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restider mellan den regionala stadskärnan Täby/Arninge och den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta med bytesfunktion till Ostkustbanan i Upplands Väsby.

Figur 6.44 Norrtälje–Rimbo–Arlanda

Ny tvärgående expressbuss (Nivå 3)



Källa: Region Stockholm

Åtgärden kopplar samman Norrtälje och Rimbo med Arlanda flygplats och innebär kortare restider och bytesfria resor. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och till arbetsplatsområdet vid Arlanda flygplats.

Figur 6.45 Sigtuna–Märsta–Arlanda

Ny stadsexpressbuss



Källa: Region Stockholm

Åtgärden ger kortare restider inom den regionala stadskärnan Arlanda–Märsta samt bidrar till ett mer attraktivt kollektivtrafiksystem genom förbättrade resmöjligheter. I Arlanda ska särskilt terminalområdet angöras. I Märsta måste en god bytesfunkton till pendeltåg säkerställas.

Figur 6.46 Bålsta–Sigtuna–Märsta–Arlanda

Utveckling av linje 579 till tvärgående expressbuss (nivå 3)



Källa: Region Stockholm

Åtgärden kopplar samman Bålsta (Mälarbanan)–Sigtuna–Märsta–Arlanda och innebär kortare restider och bytesfria resor. Linjen ökar tillgängligheten till den regionala stadskärnan Arlanda/Märsta och till arbetsplatsområdet vid Arlanda flygplats.

BRT (Bus Rapid Transit)

Bus Rapid Transit (BRT) är inte en separat, egen del av Region Stockholms trafikkoncept i Kollektivtrafikplan 2050. I Kollektivtrafikplanen argumenterar man i stället för att de egenskaper som kännetecknar BRT i form av robusthet, framkomlighet och kapacitet finns med i trafikkoncepten för radiell-, tvärgående- och stadstomtrafik med buss. Vad jag har hunnit bedöma så saknar Region Stockholm, även i sin långsiktiga plan mot 2050, renodlade BRT-lösningar i något av sina trafikkoncept med prioritet vid signalstödda korsningar, egna körfält och körbanor och eventuellt förarlösa fordon.

Sigtuna kommun argumenterar för en renodlad BRT mellan Märsta station och Arlanda flygplats. Nyttorna handlar enligt kommunen i första hand om restidsvinster (upp till 10 minuter per resa) jämfört med dagens lokalbusstrafik och pendeltåg via Märsta samt en hög robusthet och tillförlitlighet med eget körfält från Märsta till Arlanda flygplats.

Jag ser att en BRT-åtgärd mellan Märsta och Arlanda på sikt kan bli aktuellt, eventuellt under planperioden 2028 – 2049 eller senare. Innan så sker bör man emellertid utveckla lösningar i befintligt vägnät med förstärkt expressbusstrafik. Om mitt förslag om omförhandlat avtal gällande Arlandabanan genomförs kommer sannolikt resandeunderlaget mellan Arlanda och Märsta att minska. Det stärker sannolikt mitt förslag med förstärkt expressbusstrafik för flygresenärer och arbetspendlare mellan Märsta station och Arlanda.

6.6.7 Gods- och lastbilstrafik

Antalet lätta lastbilar i trafik uppgick vid årsskiftet 2024–25 till nästan 620 tusen fordon i Sverige, medan antalet tunga lastbilar i trafik uppgick till cirka 85 tusen. Jämfört med ett år tidigare har antalet lätta lastbilar ökat med 0,5 procent, medan de tunga lastbilarna har minskat med 0,5 procent.

När det gäller elektrifiering av fordonsflottan så är cirka 4,6 procent av de lätta lastbilarna och cirka 1,1 procent av de tunga lastbilarna i Sverige elektrifierade.

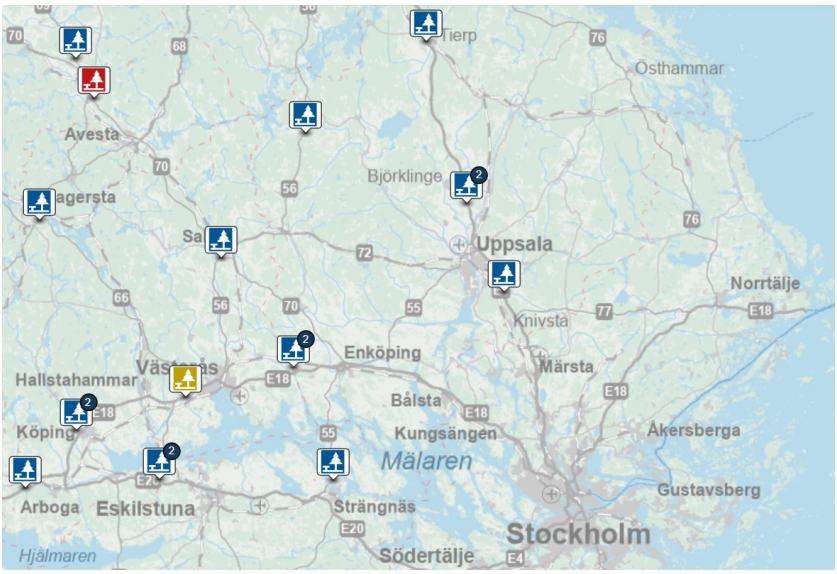
Swedavia håller via sitt fastighetsbolag på att utveckla logistikområdet Cargo City för flygfrakt och flyggods i Arlandas södra flygplatsområde, med frakt- och logistikbyggnader som kommer att förläggas inom en så kallad Freight Zone. I dag nås området för både norr- och södergående trafik från E4 Arlanda trafikplats via Arlandaleden och väg 905 Måbyleden. Från E4 Måby trafikplats nås fraktområdet endast för södergående trafik via väg 905 Måbyleden. Väg 905 har bärighetsklass BK4 och kan hantera tung trafik med upp till 74 tons bruttovikt.

6.6.8 Rast- och uppställningsplatser samt parkeringsplatser vid flygplatsen

Rastplatser

Det finns cirka 270 rastplatser runt om i Sverige. Rastplatserna är främst avsedda för tillfällig rast och vila, inte för övernattning. Rastplatserna har olika standard och utrustning, men alla är tillgänglighetsanpassade. På rastplatser och skyltade parkeringsplatser är det i grunden tillåtet att stå högst 24 timmar. Trafikverkets driftentreprenör i berörda områden har ansvaret för tillsyn, skötsel och städning av rastplatserna.

Figur 6.47 Rastplatser i Stockholms- och Mälardalsområdet



Kommentar: Rastplatsernas färgmarkering innebär: Blå (rastplats), Gul (rastplats delvis avstängd), Röd (rastplats avstängd).
Källa: Trafikverket.

I Arlanda flygplats närmaste omland finns det tre rastplatser längs E4. Alla tre är ensidiga, dvs. endast åtkomst för fordon i en riktning. Vid Mora stenar, strax söder om Uppsala, finns en rastplats för norrgående trafik. Norr om Uppsala, vid Tre Ängar respektive Torsberget, finns två rastplatser för södergående trafik.

Det finns även rastplatser längs E4 i närheten av Tierp (Arvidsbo), utmed riksväg 56 cirka 40 kilometer nordost om Sala (Tärnsjö), vid riksväg 56/70 ungefär tre kilometer söder om Sala (Evelund) och vid E18 mellan Västerås och Enköping (Frösvi).

Det finns även möjlighet för trafikanter att stanna vid andra platser, t.ex. kan man köra av E4 och E18 och åka till service- eller handelsplatser och där vila för en stund. Sådana möjligheter finns på flera platser i Arlanda flygplats omland och exempelvis mellan Uppsala och Stockholm.

Uppställningsplatser

En uppställningsplats är en trafiksäker sidoanläggning avsedd för uppställning av fordon där lastbilsparkering är tillåten och lämplig. En uppställningsplats är öppen för allmänheten och tillåter en tidsbegränsad uppställning. Trafikverket har inte några renodlade uppställningsplatser för lastbilar, utan dessa är alltid en del av en rastplatsanläggning.

Trafikverkets funktionella krav för rastplatser på en strategisk nivå anger att tillgång till rastplatsmöjlighet för yrkestrafik ska finnas var 30:e minut och tillgång till rastplats ska finnas var 60:e till 120:e minut. Kravet är oberoende av ägar- eller huvudmannaskap.

Trafikverket har tidigare tagit fram en modell för att redovisa säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser. Modellen innehåller fyra nivåer av säkerhet (se figur nedan), vilket inte ska förväxlas med de certifieringsnivåer som beskrivs inom EU:s arbete kopplat till ”safe and secure truck parking, SSP”.

Figur 6.48 Säkerhetsnivåer på rast- och uppställningsplatser



Källa: Trafikverket.

Trafikverkets målbild för samtliga rast- och uppställningsplatser längs stamvägnätet är att de på sikt ska uppfylla säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet). Trafikverket har totalt 211 rastplatser utmed stamvägnätet, varav 173 bedöms som lämpliga för lastbilsparkering. 141 rastplatser bedöms som lämpliga för fordonståg upp till 34,5 meter. Av dessa rastplatser bedöms fem uppfylla säkerhetsnivå 1 eller högre.

För att en rastplats ska uppfylla kraven för säkerhetsnivå 1 (viss förhöjd säkerhet) krävs bland annat följande:

- belysning; närvarostyrning av belysning på uppställningsytor,
- disponering av ytor; uppställning av fordon får inte skapa skymda ytor,
- avskärmning; endast en anslutningsväg in och ut till rastplatsen, annars krävs fysisk avskärmning i form av stängsel eller motsvarande.

Behovet av förstärkt kapacitet är geografiskt utspridd över landet, men koncentreras till vissa stråk exempelvis E4 Malmö–Stockholm/Uppsala samt Stockholmsområdet. Behovet av rastplatser med förhöjd säkerhet respektive hög säkerhet är geografiskt utspridd

över landet, men finns i synnerhet utmed vissa sträckor bland annat E4 Malmö – Stockholm.

Parkeringsplatser vid Arlanda flygplats

Det finns i dag en parkeringskapacitet runt Arlanda flygplats på nästan 24 000 parkeringsplatser, varav cirka 2 500 platser avser personal och avtalsparkering. I nedanstående tabell ges en översiktlig bild av parkeringskapaciteten vid flygplatsen.

Tabell 6.13 Parkeringskapacitet vid Arlanda flygplats

Antal parkeringsplatser

Parkeringsplatser vid Arlanda för resenärer	Antal
Terminalnära parkeringshus	4 910
Terminalnära markparkering	1 745
Korttid för hämta/lämna	380
Långtidsparkering Swedavia exklusive personalparkering	8 565
Summa Swedavia	**15 600**
Långtidsparkering andra operatörer	5 600
Summa totalt	**21 200**

Kommentar: Tillkommer cirka 2 500 platser för personal och avtalsparkering.
Källa: Swedavia AB.

Parkering och angöringsintäkter står för cirka 15 procent av Swedavias intäkter och har således en stor betydelse för Swedavias ekonomi.

Swedavia erbjuder parkeringsmöjligheter med varierande service- och tjänsteutbud, avseende inom- eller utomhusparkering, avstånd till terminal, möjligheter till laddning av elbilar etc. Tillsammans med andra, privata parkeringsleverantörer, som t.ex. Lindskrog Parkering Arlanda, Benstockens Långtidsparkering, A Park Långtidsparkering, ARN Långtidsparkering, Flygets Långtidsparkering, Måby Park och Parkos som erbjuder parkeringsplatser hos olika parkeringsföretag, ges en bred variation av möjligheter att parkera sin bil. Priset varierar utifrån servicegrad, avstånd till flygplatsen samt möjlighet till busstransfer. Prisnivån varierar i dag från cirka 40 kronor till 450 kronor per dygn, beroende på vad som inkluderas i tjänsten och vilka parkeringsvillkor som gäller. För långtid-

sparkering varierar prisnivån från cirka 280 kronor till 800 kronor per vecka utomhus.

Swedavia har en yta för utbyggnad av långtidsparkeringen i anslutning till befintlig parkering Beta där åtminstone cirka 5 000 platser kan skapas på sikt. Det finns även annan yta som kan användas för att bygga kapacitet för långtidsparkering, men Swedavia bedömer att det är fördelaktigt att i första hand använda yta i anslutning till befintlig långtidsparkering för att slippa investera i nya busslinjer på flygplatsen. Det finns även utrymme för utökad kapacitet i parkeringshus med den utvecklingsplan som Swedavia har. Utvecklingen behöver dock ske stegvis i takt med efterfrågan, men enligt Swedavias bedömning finns utrymme för uppemot 3 000 platser. Swedavia bedömer att behov av ny kapacitet, sannolikt bortom år 2030, finns främst vid terminal 5.

Laddning av elfordon är en tjänst som kommer att behöva utvecklas successivt. I dag finns cirka 400 parkeringsplatser med tillgång till laddning. Swedavia ser framöver en kombination av normalladdare på parkeringsområden som kompletteras med en eller flera publika snabbladdningsstationer. Fördelen med publika snabbladdningsstationer är att de kan nyttjas av flera kundgrupper såsom parkeringskunder, hyrbilar, taxi etc.

7 Arlanda flygplats omland i ett totalförsvarsperspektiv

Bedömning: Jag bedömer att Arlanda flygplats och infrastrukturen i dess omland har betydelse för totalförsvarets funktion. Flygplatsen är dock i första hand av vikt för civilsamhället och för att civilförsvaret ska ges bra förutsättningar att fungera. Jag bedömer att mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg sammantaget kommer att stärka totalförsvarets funktion på bredden; genom satsningar på vidmakthållande, ett effektivare nyttjande och kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägssystemen. De åtgärder som föreslås för att stärka kollektivtrafiken med buss och tåg bidrar till att stärka tillgängligheten till Arlanda flygplats och i Arlanda flygplats omland. För att undvika trängselproblematik och minskad tillförlitlighet samt för att möta totalförsvarets behov bedömer jag att det är brådskande att genomföra flera av åtgärderna som jag lyfter fram inom väg- och järnvägsområdet.

Jag ser även behov av att säkerställa tillgången till entreprenadresurser, kompetens, reservdelar, möjlighet att prioritera militära och andra samhällsviktiga transporter på järnväg, en moderniserad gränskontroll och att tillgängligheten säkerställs för samhällsviktiga flyglinjer.

7.1 Ett totalförsvar som bygger på ett starkt och robust samhälle

7.1.1 Totalförsvarsperspektivet och mitt uppdrag

I mitt uppdrag ingår även att ta hänsyn till totalförsvarets behov. I den dialog jag fört med representanter för både det civila och militära försvaret är den övergripande men tydliga uppfattningen att totalförsvarets behov bäst möts av ett robust och resilient civilsamhälle, bland annat genom ett fungerande transportsystem med en tillförlitlig och tillgänglig infrastruktur. Utan att kommentera enskilda objekt eller noder så kommer mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg att stärka totalförsvarets funktion. Genom ökat vidmakthållande av infrastrukturen för att öka tillförlitligheten, effektivare nyttjande samt kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen förbättras tillgängligheten och robustheten i infrastrukturen. Med ett förbättrat utbud i kollektivtrafiken, både för buss och tåg, blir transportsystemet mer tillgängligt och robust. För flera av infrastrukturobjekten inom både väg och järnväg är verkställighetstiden brådskande för att undvika trängselproblem och minskad tillförlitlighet. Ett snabbt genomförande i enlighet med de förslag jag lämnar gagnar även det totalförsvarets funktion.

7.1.2 Totalförsvarets mål

Det övergripande målet för totalförsvaret ska vara att ha förmåga att försvara Sverige och vår befolkning mot väpnat angrepp, hävda vårt lands självständighet, suveränitet och territoriella integritet samt medverka till försvaret av allierade. Verksamhet inom totalförsvaret ska kunna bedrivas enskilt och tillsammans med andra, inom och utom landet och i enlighet med Sveriges åtaganden som medlem i försvarsalliansen Nato. Målet för det militära försvaret ska vara att ha förmåga att:

- försvara Sverige mot väpnat angrepp,
- hävda Sveriges territoriella integritet,
- värna rättigheter och nationella intressen utanför svenskt territorium i enlighet med internationell rätt,

- inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt, uppfylla Sveriges åtaganden som medlem i Nato,
- främja vår säkerhet samt förebygga och hantera konflikter och krig genom att i fredstid genomföra operationer på vårt eget territorium och i närområdet samt delta i internationella fredsfrämjande insatser,
- skydda samhället och dess funktionalitet genom att med befintlig förmåga och resurser bistå övriga samhället såväl i fred som vid höjd beredskap.

Målet för det civila försvaret ska vara att ha förmåga att

- säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna,
- inom ramen för Natos kollektiva försvar och uppgifter i övrigt, bidra till det militära försvarets förmåga,
- skydda civilbefolkningen,
- upprätthålla försvarsviljan och samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar.

Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina sedan februari 2022 har tydligt påvisat behovet av ett starkt totalförsvar och vikten av att upprätthålla en stark försvarsvilja hos befolkningen. Regeringens totalförsvarsproposition för åren 2025–2030 innebär en förstärkning av det svenska totalförsvaret. I regeringens budgetproposition för 2025 ökar totalförsvarets budget från 133 miljarder kronor till 170 miljarder kronor. Regeringen har i budgetpropositionen för 2025 föreslagit att anslaget bör öka för att stärka det civila försvaret, bland annat genom åtgärder för ett stärkt fysiskt skydd för flygplatser. Genom förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för ersättning avseende flygplatser beräknas anslaget öka med totalt 60 miljoner kronor fram till och med 2027 för just detta ändamål.

I vårändringsbudgeten för 2025 möjliggörs inköp av ny försvarsmateriel för 25 miljarder kronor från och med 2025, som kan levereras under 2026–2028. Sommaren 2025 väntas försvarsalliansen Nato enas om ett nytt mål för medlemsländernas försvarsutgifter. Bedömningen är att det nya målet kan komma att vara mellan 3 och 4 procent av BNP. Om Sveriges försvarsutgifter som andel av BNP

skulle uppgå till 3,5 procent år 2030 möjliggörs en lånefinansierad försvarssatsning på sammantaget 300 miljarder kronor till år 2034. Därmed kan ytterligare anskaffning av materiel och anläggningar beslutas när ett läge uppstår (läglighetsköp).

Sverige har en nyckelroll i försvaret av norra Europa utifrån sitt militärgeografiska läge och medlemskapet i försvarsalliansen Nato ställer krav på Sverige att kunna stödja andra allierade på svenskt territorium, bland annat genom att möjliggöra transitering av militära förband för att kunna genomföra militära operationer i enlighet med Natos operationsplanering. Vad gäller behov av transportinfrastruktur säger totalförsvarspropositionen att det militära försvaret är beroende av en väl fungerande och underhållen transportinfrastruktur, såsom vägar, järnvägar, hamnar och infrastruktur för luftfart och att det är en viktig förutsättning för att det militära försvaret ska kunna lösa sina uppgifter. Enligt regeringen är transportinfrastruktur och transporter viktiga för Sveriges handel och försörjningsförmåga och därmed för samhällets beredskap att upprätthålla samhällsviktiga funktioner inför och under höjd beredskap och ytterst krig. Transporter av personal, materiel och förnödenheter är också en förutsättning för Försvarsmaktens mobilisering, försörjningssäkerhet och förmåga att verka. För att kunna säkerställa tillgång till försörjningsviktiga varor för civilbefolkningen, ge och ta emot stöd och säkerställa militära förbands förmåga till förflyttning av trupp och utrustning är det väsentlig med tillgänglighet till och redundans avseende transportinfrastruktur.

Trafikverket arbetar med att ta fram planeringsunderlag för transportinfrastrukturåtgärder som kan öka robustheten för samhällsviktiga transporter i dagens transportsystem. Försvarsmakten har på nationell nivå redovisat behov av utvecklad transportinfrastruktur och utifrån detta har Trafikverket genomfört en så kallad möjlighetsstudie där tre av de högst prioriterade åtgärderna har analyserats. En grov kalkyl i tidigt skede av planeringsprocessen uppskattar investeringskostnader på 5,5 miljarder kronor. För perioden bedöms de totala behoven inom civil beredskap vara i storleksordning 9,4 miljarder kronor under perioden 2025–2030 varv 1,8 miljarder kronor bedöms kunna inrymmas inom nationell transportinfrastrukturplan utifrån nu gällande styrning och lagstiftning.

7.2 Organisatorisk struktur

7.2.1 Totalförsvaret i Arlanda flygplats omland

Sveriges länsstyrelser är indelade i sex civilområden. Syftet med indelningen är att stärka landets motståndskraft under fredstida krissituationer, höjd beredskap och krig. De sex civilområdena är Norra, Mellersta, Östra, Sydöstra, Västra och Södra. För varje område finns en utsedd civilområdesansvarig länsstyrelse där landshövdingen är civilområdeschef. Civilområdeschefen leder arbetet med hjälp av ett civilområdeskansli, som är en enhet på den civilområdesansvariga länsstyrelsen. De civilområdesansvariga länsstyrelserna har ett geografiskt områdesansvar för sitt område när det gäller civilt försvar. Det innebär ett särskilt ansvar för att samordna det civila försvaret inom sitt civilområde. Den civilområdesansvariga länsstyrelsen har ett antal uppgifter utöver uppgifterna som varje länsstyrelse har. Den ska verka för att det civila försvaret inom civilområdet har en enhetlig inriktning genom att samordna planeringen mellan statliga myndigheter, samordna planeringen mellan de statliga myndigheterna och Försvarsmakten, samverka med Försvarsmakten i frågor som rör totalförsvaret, stödja länsstyrelsernas planering och förberedelser inom respektive län samt ta initiativ till åtgärder och hålla samman planering och förberedelser av civila aspekter av värdlandsstödet.

I Östra civilområdet ingår Stockholms och Gotlands län, medan det Mellersta civilområdet har länsstyrelserna i Dalarna, Gävleborg, Södermanland, Uppsala, Värmland, Västmanland och Örebro. Det innebär att Arlandas omland ur ett civilförsvarsperspektiv styrs av två civilområden. Sedan oktober 2022 är Länsstyrelsen i Stockholms län civilområdesansvarig länsstyrelse för Östra civilområdet och länsstyrelsen i Örebro län är civilområdesansvarig för Mellersta civilområdet.

Sverige är indelat i fem militärregioner: nord, mitt, väst, Gotland och syd. Varje region har en stab som har till uppgift att leda insatser vid nationella krissituationer och stödja samhället ur ett totalförsvarsperspektiv genom samordning av den militära insatsen med andra berörda myndigheters ansvarsområden vid exempelvis räddningsinsatser vid bränder och översvämningar. I Mellersta militärregionen ingår Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands, Dalarnas och Gävleborgs län. Ur ett totalförsvarsperspektiv ingår således

Arlandas omland i två civilförsvarsområden men i ett militärområde. Samordning mellan det civila och militära försvaret krävs och likaså samordning mellan två civilförsvarsområden.

7.2.2 Strategi för utveckling av det civila försvaret i Stockholms län 2024–2026

Den framtagna strategin för utveckling av det civila försvaret i Stockholms län är av särskilt intresse för Arlanda flygplats omland. Tidshorisonten är förvisso kort men återspeglar tydligt prioriterade områden, som enligt min bedömning förutsätter en robust infrastruktur för transportsystemet. Länsstyrelsen har identifierat följande fyra prioriterade områden inom målet för det civila försvaret att fokusera på under perioden 2024–2026:

- Värna civilbefolkningen; Inom Stockholms län bedrivs räddningstjänst till stor del genom kommunalförbund. Dessa kommunalförbund samverkar genom samverkansavtal med andra räddningstjänster eller kommunalförbund genom räddningsledningssystem som sträcker sig över civilområdesgränsen.
- Säkerställa de viktigaste samhällsfunktionerna och nödvändig försörjning; Särskilt fokus på livsmedels-, dricksvatten och energiförsörjning. En förutsättning för de viktigaste samhällsfunktionerna är att infrastrukturen och säkerheten fungerar i länet.
- Bidra till det militära försvarets förmåga vid väpnat angrepp eller krig i vår omvärld; Fokus på att stärka civilt militärt samarbete på lokal och regional nivå, både gällande planering och operativ samordning med en ömsesidig förståelse för militära och civila aktörers behov och förutsättningar.
- Upprätthålla samhällets motståndskraft mot externa påtryckningar och stärka försvarsviljan; Den enskildes ansvarstagande utgör en avgörande del av samhällets samlade förmåga till motståndskraft. Insatser behövs för proaktiv kommunikation som inkluderar samlade budskap om samhällets respektive den enskildes ansvar.

7.3 Totalförsvaret och dess betydelse för Arlanda flygplats

Stockholmregionen med rikets huvudstad är centrum för landets totalförsvar för bland annat landets politiska beslutsfattande och internationella representation, försvarsledning, samt transport- och kommunikationsnav. En transportinfrastruktur för att bygga upp totalförsvarets motståndskraft och funktion är viktig av flera skäl, inte minst för att möjliggöra snabb kommunikation, effektiv respons och skydd av samhällsviktiga platser.

Arlanda flygplatsfunktion är i första hand strategiskt viktig ur ett nationellt civilförsvarsperspektiv och inte för militära operationer. Till och från flygplatsen ska olika försörjnings- och flödesbehov kunna mötas, med allt från sjuk- till livsmedelstransporter. Infrastruktur i väg och spårinfrastruktur till och från flygplatsen behöver kunna hantera totalförsvarets behov av resiliens, robusthet och redundans samt rätt dimensionering och prestanda av utvalda vägar och järnvägar samt för bytespunkter- och omlastningsytor.

Jag ser flera perspektiv som är av betydelse när det gäller Arlanda flygplats och totalförsvarets långsiktiga behov. Flygplatsfunktionen och transportsystemet i stort behöver ha en robust funktion för att möta de behov som kan uppstå i olika krisskeden. Det ställer krav på att det finns resurser att tillgå som kan förvalta viktig infrastruktur. Det ställer krav på kompetensförsörjning, säkerställande av entreprenadresurser, tillgång till material etcetera för att säkerställa en robust och tillgänglig infrastruktur. Till detta kommer även försörjning av olika resurser som flygplatsen är i behov av, till exempel el och flygbränsle, men även hur infrastrukturen i Arlanda flygplats omland behöver användas för militära eller andra samhällsviktiga transporter.

Flygplatsen är en nod för luftfarten i Sverige. Om de i dag kommersiellt bärkraftiga inrikes flyglinjerna skulle upphöra, skulle det ge stora negativa konsekvenser för hur samhället kommer att fungera och möjligheten att ta sig snabbt över stora avstånd inom landet. Här kan finnas ett behov av en ökad framförhållning för att kunna säkerställa att viktiga flyglinjer upprätthålls och därmed säkerställa en god tillgänglighet inom landet.

Utifrån ett totalförsvarsperspektiv kan jag se behov av ett tydligare regelverk för att prioritera om i tågtrafiken så att nödvändiga

militära och andra samhällsviktiga transporter kan ges företräde om sådana behov finns och om de inte redan tilldelats kapacitet av infrastrukturförvaltaren.

Arbetet med in- och utresekontroller vid Arlanda flygplats är en viktig del i arbetet med den inre säkerheten, bekämpning av gränsöverskridande brottslighet, oregelbunden migration, arbetet mot kriminell ekonomi och det så kallade skuggsamhället. Här kan automatiska och digitaliserade gränskontroller bidra till en ökad förmåga i brottsbekämpningen och bidra till ökad inre säkerhet i landet.

8 Analys och förslag till åtgärder

Bedömning: Det råder enligt min mening betydande utmaningar för transportsystemet såväl till och från Arlanda flygplats som i ett större geografiskt omland kring flygplatsen. Jag ser framför mig en ökad befolkning i Stockholms- och Uppsala län, med en förtätning av boende och arbetsplatser mellan Uppsala och Stockholm samt en fortsatt utveckling av flygresandet. Kapaciteten i systemet nyttjas vid vissa tider nära bristningsgränsen samtidigt som det finns betydande brister i transporternas tillgänglighet, tillförlitlighet, robusthet och säkerhet. För ett långsiktig hållbart transportsystem behöver därtill en omställning ske, där en ökad järnvägstrafik är en del av lösningen.

Jag uppfattar att A-Trains flygpendeltåg Arlanda Express har haft en hög punktlighet och god komfort över tid, även om prisnivån kan begränsa tillgängligheten. Jag ser behov av att använda Arlandabanan på ett effektivare sätt. Jag bedömer att tillförlitligheten i järnvägssystemet behöver förbättras, att järnvägssystemet och då särskilt Arlandabanan behöver nyttjas mer effektivt samtidigt som flera flaskhalsar behöver elimineras och kapacitetsförstärkningar genomföras.

Vägsystemet i Arlanda flygplats omland står inför flera utmaningar och jag ser behov av flera åtgärder. Det handlar både om infrastrukturåtgärder, men även åtgärder kopplat till olika trafiklösningar exempelvis för buss och taxi.

Jag redogör vidare mer utförligt för mina bedömningar och förslag i nedanstående avsnitt.

8.1 Övergripande bedömning av läget

Transportsystemet står inför flera utmaningar inte minst när det gäller omställning till fossilfrihet, förmåga att hantera klimatförändringar och extremt väder samt det geopolitiska säkerhetsläget. Dessa utmaningar behöver hanteras tillsammans med åtgärder för att vårda det transportsystem som finns i dag och för att kunna möta det behov som följer av en ökad efterfrågan på resande och transporter i framtiden.

Jag kan konstatera att trafik- och befolkningsprognoser entydigt visar på ett kraftigt ökat behov av resande och transporter i Stockholms- och Mälardalsområdet, samtidigt som kapaciteten i transportsystemet till och från Arlanda flygplats och i dess större omland har flera brister. På vissa sträckor och under vissa tider är kapaciteteten i systemet utnyttjad nära kapacitetstaket. Det resulterar till exempel i tillgänglighetsbrister i form av långa köer på vägarna i rusningstid och att störningar i tågtrafiken lätt fortplantar sig till andra delar i systemet. Till detta kommer bristande förtroende för järnvägstrafikens tillförlitlighet, trafiksäkerhetsproblem främst i vägtrafiken men också vid vissa järnvägsstationer samt i delar en svag redundans och robusthet i transportsystemet generellt sett.

För att underlätta för resenärer och näringsliv bör det finnas tillräckligt med kapacitet i infrastrukturen och transportlösningar med tillräcklig frekvens och plats- eller transportkapacitet. Resan eller transporten bör vara enkel, smidig och genomföras med god kvalitet. Det gäller i högsta grad i samband med byte mellan trafikslag och transportlösningar. Arlanda flygplats behöver i framtiden fungera som en effektiv och kvalitativ multimodal nod och bytespunkt, med en smidig övergång mellan olika trafikslag och transportlösningar och med så korta ledtider som möjligt. Det ställer krav på att anslutningar av olika transportsystem vid Arlanda flygplats behöver utvecklas. Jag bedömer att det är svårast att åstadkomma förändringar avseende järnvägsinfrastrukturen och för järnvägstransporterna, medan jag bedömer att det är något enklare att få till förändringar vad gäller väginfrastruktur och vägtrafik i form av exempelvis buss-, taxi- och personbilstrafik.

För väg- och järnvägsinfrastrukturen med ett tidsperspektiv till 2050 bedömer jag att det finns betydande investeringar som kan

motiveras utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, mot bakgrund både av prognostiserad trafikutveckling mellan Stockholm och Uppsala men också för att förbättra tillförlitligheten och tillgängligheten i Stockholms- och Mälardalsregionen. Om Arlanda flygplats dessutom ska klara av att uppnå en betydligt högre kollektivtrafikandel jämfört med dagens nivå bedömer jag att järnvägen behöver få en utökad roll för resor och transporter, men även förbättrade bussförbindelser har sin tydliga plats. Det ställer krav på åtgärder i både väg- och järnvägssystemet.

Det finns behov av att vidta flera åtgärder inom väg- och järnvägssystemet. Det handlar om åtgärder inom alla steg enligt fyrstegsmodellen. Nedan redogör jag för mina slutsatser, bedömningar och förslag. Enligt mitt uppdrag ska jag tillämpa fyrstegsprincipen, vilket innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet prövas stegvis. Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. De fyra stegen kan kortfattat förklaras som 1) Tänk om 2) Optimera 3) Bygg om och 4) Bygg nytt. I samband med mina förslag till åtgärder redovisar jag hur mitt förslag till åtgärd förhåller sig till fyrstegsprincipen utifrån en översiktlig bedömning.

8.2 Trafikslagsövergripande åtgärdsbehov

Bedömning: Jag ser behov av en annan samling kring Arlanda flygplats än vad som finns i dag. Det finns behov av en sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlandas bästa.

Jag bedömer att det finns behov av att vidta olika åtgärder för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Det kan exempelvis handla om att tillhandahålla tydligare och bättre information om utbud och resmöjligheter samt mer sammanhållna biljettsystem etcetera.

Det finns, enligt min mening, behov av ett ökat intermodalt samarbete mellan aktörer inom olika trafikslag. Bland annat bedömer jag att samarbetet mellan flyg- och tågbolag behöver förbättras.

Förslag: Jag föreslår att de organisationer som i dag arbetar för Arlanda flygplats bästa försöker finna en organisation som på ett mer kraftfullt sätt försöker arbeta för Arlanda flygplats (steg 1).

Berörda kollektivtrafikmyndigheter i Mälardals- och Stockholmsregionen bör vidta åtgärder för att bättre marknadsföra möjligheter för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik, såväl för buss som tåg (steg 1).

De berörda regionerna bör pröva möjligheterna till ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar en länsgräns (steg 1). Det bör bli ännu smidigare och enklare för resenärerna att få information om och att köpa resor till och från Arlanda flygplats.

Företrädare för järnvägsbranschen behöver bli bättre på att informera om och marknadsföra järnvägen som transportmedel (steg 1).

Jag föreslår att flyg- och tågbolag utvecklar samverkan mellan varandra, till exempel avseende biljettsamverkan mellan tåg och flyg till och från Arlanda flygplats (steg 1).

8.2.1 Sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlanda flygplats bästa

Min bedömning

Jag bedömer att det behövs en sammanhållen intressegruppering som verkar för Arlandas bästa.

Copenhagen Airport är Danmarks största arbetsplats. Det är därför naturligt att det danska samhället i bred mening värnar flygplatsen. Flygplatsen i Köpenhamn har haft en mycket positiv utveckling de senaste 30 åren. Flygplatsen har en intressegruppering, Greater Copenhagen, som på ett effektivt sätt arbetar för flygplatsen. Greater Copenhagen är en dansk-svensk intresseförening som består av 85 kommuner och fyra regioner från såväl Danmark som Sverige.

I Sverige finns ett stort antal intressegrupperingar som, åtminstone delvis, arbetar för att utveckla och/eller marknadsföra Arlanda. Exempel på detta är Mälardalsrådet, Arlandaregionen, Business Sweden, Stockholms Handelskammare, Visit Sweden, Visit Stockholm, Connect Sweden samt Region Stockholms Näringslivsråd.

Efter att ha studerat Greater Copenhagen på plats, samt träffat ledande företrädare, är det min uppfattning att Arlanda flygplats

skulle må bra av en mer sammanhållen intresseorganisation. En sådan organisation skulle kunna befolkas av representanter från såväl politik, näringsliv och fackföreningar. Inte minst skulle det vara av värde om ledande företrädare för stora svenska exportföretag engagerade sig i Arlanda flygplats utveckling.

Mitt förslag

Jag föreslår därför att de organisationer som i dag arbetar för Arlandas bästa försöker finna en organisation som på ett mer kraftfullt sätt kan arbeta för Arlanda flygplats utveckling och framtid (steg 1).

8.2.2 Förbättra information och biljettsystem

Min bedömning

Det finns behov av att bättre marknadsföra möjligheterna för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik till attraktiva biljettpriser.

Jag ser även behov av att informera om de åtgärder som vidtas för att förbättra och utveckla järnvägen samt beskriva hur tillståndet i järnvägssystemet ser ut. Även om tillförlitligheten i järnvägssystemet behöver bli bättre, upplever jag att den rådande uppfattningen och perceptionen hos medborgare och näringsliv är att kvaliteten i järnvägssystemet är sämre än vad det de facto är. Jag upplever att järnvägsbranschen inte fullt ut lyckas nå ut med en tillräckligt rättvisande bild av hur järnvägstrafiken fungerar och de åtgärder som vidtas hos olika aktörer för att förbättra tågtrafiken.

Enligt min uppfattning bör de berörda regionerna pröva möjligheterna till ett än mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar länsgräns och därigenom gör det smidigare och enklare för resenärer att resa i Arlanda flygplats omland.

Jag har förståelse för att det finns en konkurrenssituation mellan olika trafik- och transportlösningar. Samtidigt kan jag konstatera att man i transportsektorn gemensamt behöver se vem man är till för. Behovet av intermodala lösningar är stort för att underlätta för de resenärer som reser med olika trafikslag. Nyligen lanserade SAS och Arlanda Express ett samarbete under en viss tid. Jag kommer

att följa det med intresse och hoppas att flera aktörer är villiga att ta liknande initiativ.

Mitt förslag

De berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna i Mälardals- och Stockholmsregionen bör vidta åtgärder för att bättre marknadsföra möjligheterna för resor till och från Arlanda flygplats med kollektivtrafik till attraktiva biljettpriser (steg 1).

De berörda regionerna bör fortsätta att utveckla ett mer sammanhållet biljettsystem som underlättar för resenärer som passerar länsgräns och därigenom gör det smidigare och enklare för resenärer att få information om, att köpa resor till och från Arlanda flygplats och därigenom underlätta att resa (steg 1).

Företrädare för järnvägsbranschen behöver bli bättre på att informera om och marknadsföra järnvägen som transportmedel (steg 1).

Samverkan mellan exempelvis flyg- och tågbolag bör utvecklas. Flyg- och tågbolagen bör ta initiativ till biljettsamverkan mellan flyg och tåg till och från Arlanda flygplats. Allt i syfte för att underlätta tillvaron för resenärerna (steg 1).

8.3 Åtgärdsbehov inom luftfarten och vid Arlanda flygplats

Bedömning: Jag bedömer att en attraktiv angöringsfunktion för bil, buss och taxi är viktig för att flygplatsen ska bli konkurrenskraftig. I Swedavias långsiktiga utvecklingsplaner för flygplatsen bedömer jag att åtgärder för att förbättra angöringsfunktionen ligger för sent och att de i möjligaste mån bör tidigareläggas.

Jag ser behov av utvecklat samarbete mellan olika aktörer vid flygplatsen. Samarbetet bör formaliseras mellan Swedavia och Polismyndigheten när det gäller förutsättningarna för gränskontrollverksamheten. Gränskontrollen behöver enligt min uppfattning moderniseras.

Förslag: Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ställer sig bakom en gemensam vision och målbild för flyg-

platsens utveckling (steg 1). Swedavia bör även verka för att utveckla dialog och samverkan med olika aktörer på flygplatsen, såväl företag som arbetstagarorganisationer, för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla flygplatsverksamheten (steg 1).

Polismyndigheten och Swedavia bör formalisera sin samverkan vid Arlanda flygplats. En överenskommelse bör tecknas mellan parterna som tydliggör en gemensam inriktning och målbild samt förutsättningar för samverkan och utveckling av gränskontrollverksamheten och passagerarflöden vid flygplatsen (steg 1).

Regeringen bör ge Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda, Göteborg och Malmö flygplatser (steg 4). Regeringen bör tydliggöra de ekonomiska ramarna i regleringsbrevet för Polismyndigheten.

Swedavia bör pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingsinsatserna för en förbättrad angöringsfunktion, så att en bättre lösning för bland annat taxi och buss och därmed för resenärer kan erbjudas så snart som möjligt (steg 4).

8.3.1 Behov av att utveckla terminalfunktionen

Min bedömning

Utveckling av terminalfunktionen och flygplatsen

Swedavia har tagit fram en utvecklingsplan för Arlanda flygplats som avser airside, terminal, landside, teknisk försörjning och fastighetsutveckling. Utvecklingsplanen omfattar bland annat:

- Airside: Uppställningsplatser, taxibanor och banförlängning.
- Terminal: Bagagesystem, säkerhetskontroll vid Terminal 2, incheckningsfunktion, nya gateområden och gater och entré till Terminal 5.
- Landside: Angöring vid Terminal 5, parkeringsplats Beta, ny checkpoint och angöringshus.
- Teknisk försörjning: Dagvattenanläggningar, vattenreservoar, solceller, kraftanslutning och vätgasproduktion.

- Fastighetsutveckling: Logistikområde och logistikverksamhet, hotell, Sky City och område för tung flygfrakt.

Jag ser positivt på Swedavias utvecklingsplan. Det är mycket i detta som ligger i linje med mina tidigare förslag i Arlandautredningen. Förutom att få en bättre funktionalitet är det fortsatt viktigt att Swedavia arbetar för att korta ned ledtiderna på flygplatsen och göra det enklare för passagerare och andra att förflytta sig inom flygplatsen.

Samverkan vid flygplatsen

Flygplatsens utformning innebär att det stundtals råder långa ledtider för resenärer och andra att ta sig mellan olika funktioner. Även om Swedavia vidtagit åtgärder som förbättrat situationen, exempelvis genom den nya säkerhetskontrollen och en ”smitväg” vid den nya marknadsplatsen, så ser jag fortsatt vissa utmaningar här. Även om det finns svårigheter med hänsyn till terminalernas fysiska utformning, så är det önskvärt att flygplatsen har ett attraktivt utbud av service, god funktionalitet och så korta ledtider som möjligt mellan olika funktioner.

En viktig förutsättning för att åstadkomma ett attraktivt utbud av service och korta ledtider mellan olika funktioner på flygplatsen är en god dialog mellan Swedavia och övriga aktörer på flygplatsen. Även om aktörerna har olika roller med affärsförhållanden sinsemellan, är det viktigt med ett gott samarbete mellan aktörerna vid planering, genomförande av utvecklingsinsatser och vid operativ drift, såväl på lednings- och operativ nivå som med representanter för arbetstagarorganisationerna på flygplatsen. En god kunskap om och förståelse för inriktning och mål för flygplatsens utveckling ger bättre förutsättningar för aktörerna och samverkan dem emellan. En god samverkan ger förutsättningar för en attraktiv och effektiv verksamhet som i sin tur kan bidra till en attraktiv och effektiv flygplats för resenärer, transportköpare, arbetstagare som för företag och myndigheter.

Polisverksamhet och gränskontroll

Jag noterar att både Swedavia och Polismyndigheten pekar på en god samverkan parterna emellan. Det är en bra grund. Men jag bedömer att det finns behov av att utveckla denna samverkan ytterligare. Med hänsyn till flygplatsens nuvarande utformning, kommande förändringar vad gäller gränskontrollen, planerade insatser för att utveckla flygplatsen samt förväntad tillväxt i resenärantal och resenärsflöden ser jag behov av en gemensam strategi för utveckling av gränskontrollfunktionen samt att åtgärder genomförs för att förbättra situationen och möta framtida utveckling.

Det är enligt min bedömning viktigt att Swedavia ger Polismyndigheten goda förutsättningar i terminalstrukturen, samtidigt som Polismyndigheten behöver ha förståelse för Swedavias förutsättningar och möjligheter. Om inte adekvata åtgärder genomförs avseende gränskontrollfunktionen finns en betydande risk för att ledtiderna kommer att bli längre och resultera i en försämrad tillgänglighet för resenärerna vid flygplatsen. Polismyndigheten behöver rimligt med utrymme för exempelvis sina passkontroller, samtidigt som Polismyndigheten bör nyttja ny teknik för att bidra till en effektivare gränskontrollverksamhet och kortare ledtider i passagerarflödena.

Mitt förslag

Samverkan vid flygplatsen

Jag föreslår att Swedavia bör verka för att aktörerna vid Arlanda flygplats ska kunna ställa sig bakom en gemensam vision och målbild för flygplatsens utveckling (steg 1).

Swedavia bör även verka för att utveckla dialog och samverkan med olika aktörerna på flygplatsen (steg 1), såväl representanter för företag som för arbetstagarorganisationer, som en del i att skapa bättre förutsättningar för utveckling av flygplatsverksamheten.

Polisverksamhet och gränskontroll

Jag ser behov av att Polismyndigheten och Swedavia formaliserar sin samverkan. En överenskommelse bör tecknas mellan parterna som tydliggör en gemensam inriktning och målbild samt förutsättningar för samverkan och utveckling av gränskontrollverksamheten och passagerarflöden (steg 1).

Swedavia bör vidta lämpliga åtgärder i terminalstrukturen för att ge Polismyndigheten goda förutsättningar att bedriva sin gränskontrollverksamhet bland annat avseende lokalutrymme. Dessa åtgärder bör beaktas i Swedavias utvecklingsplan för flygplatsen. Polismyndigheten bör investera i ny teknik som möjliggör en automatiserad och digitaliserad gränskontroll. Med en sådan gränskontroll uppnås en mer standardiserad och säkrare kontroll, samtidigt som ledtiderna kan kortas givet att det finns goda förutsättningar för Polismyndighetens att vid behov genomföra fysiska kontroller.

För att stödja utvecklingen av gränskontrollverksamheten bör regeringen ge Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatisk och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda flygplats (steg 4). Regeringen bör i myndighetens regleringsbrev tydliggöra de finansiella förutsättningarna för en sådan satsning som ger Polismyndigheten stabila och trygga förutsättningar för en sådan utveckling. Jag bedömer att kostnaden för detta uppgår till cirka 245 miljoner kronor för åren 2026–2030 och omfattar då investeringar vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats) inklusive övergripande investeringskostnader.

8.3.2 Behov av att utveckla flygplatsens angöringsfunktion

Min bedömning

Passagerare som reser till och från flygplatsen har möjlighet att använda olika transportalternativ, såsom exempelvis egen bil, taxi, buss eller tåg. När det gäller angöringsfunktionen finns det flera utmaningar. Dagens bussangöring är ett provisorium vid Terminal 4 som resulterar i trängsel vid vissa tillfällen. Angöring för buss saknas helt vid Terminal 5, vilket har en stor påverkan på kapaciteten i hela systemet och är otillfredsställande för många passagerare. Obehörig trafik kan i dag komma relativt nära terminalerna,

vilket kan innebära en säkerhetsrisk. Trafiksituationen kring angöringsfunktionen är delvis svårorienterad för trafikanterna och innebär cirkulerande trafik, korsande trafikströmmar och att köer kan bildas.

Swedavia ser behov av att utveckla angöringsfunktionen. Jag är av samma uppfattning. Enligt Swedavias utvecklingsplaner kommer angöringen förbättras och det kommer att finnas en angöringsfunktion på plats vid Terminal 5 år 2033. Ett angöringshus finns preliminärt på plats kring år 2040. Jag inser att det krävs förberedelser och många kringåtgärder för att få till stånd en bra och slutlig lösning för angöringsfunktionen vid flygplatsen, samtidigt är jag av den uppfattningen att det är en åtgärd som är nödvändig och brådskande att få till stånd. Swedavia bör därför pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingen av angöringsfunktionen vid flygplatsen för att skapa bättre lösningar för bland annat buss och taxi och en bättre tillgänglighet för resenärerna.

Mitt förslag

Swedavia bör pröva möjligheten att tidigarelägga utvecklingsinsatserna för en förbättrad angöringsfunktion, så att en bättre lösning kan erbjudas för bland annat taxi och buss och därmed en bättre tillgänglighet för resenärerna så snart som möjligt.

8.4 Åtgärdsbehov inom vägsystemet

8.4.1 Behov av satsningar på väginfrastrukturen

Bedömning: Det är enligt min uppfattning viktigt att transportsystemet är pålitligt för att möta de behov som finns hos medborgare och näringsliv. Det gäller såväl järnväg som väg. Det är därför viktigt att tillräckliga resurser satsas på drift och vidmakthållande av vägsystemet, vilket även följer av regeringens bedömning i den senaste infrastrukturpropositionen. Till detta finns behov av att nyttja vägsystemet mer effektivt, varför satsningar även bör ske på ITS-lösningar, att körfält reserveras för kollektivtrafik (när det finns framkomlighetsproblem) samt att vissa

kapacitetsförstärkande infrastrukturåtgärder vidtas. Trängselskatter kan bidra till ett effektivare nyttjande av vägsystemet, samtidigt som dessa skatter även skulle kunna bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkande åtgärder i infrastrukturen.

Förslag: Ökade resurser bör säkerställas för drift och vidmakthållande av det statliga vägnätet (steg 2). Vägnätet bör nyttjas mer effektivt, genom användande av både ITS-lösningar tillsammans med kollektivtrafikkörfält med dynamisk tillämpning vid bristande framkomlighet (steg 2) och trängselskatter (steg 1). Därtill finns behov av kapacitetsförstärkningar med ett additionskörfält i Häggvik (steg 3), fler körfält mellan Häggvik–Arlanda (steg 4), kapacitetsförstärkning E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg (steg 4), utbyggnad av Måby till en hel trafikplats (steg 4), förstärkt kapacitet vid väg 905 Måbyleden (steg 3), ombyggnation av väg 268/E4–Grana (steg 3) samt ny trafikplats vid E4 Hammarby (steg 4). Kollektivtrafikkörfältet bör kunna användas av kollektivtrafik, blåljustransporter samt taxi med passagerare (steg 1).

Regeringen bör omgående ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planerings- och förberedelsearbetet vad gäller breddning av E4 Häggvik-Rotebro för att möta öppningen av Förbifart Stockholm (steg 2).

Regeringen bör även ge Trafikverket i uppdrag att genomföra en utredning kring hur dynamiska kollektivtrafikkörfält kan nyttjas på ett effektivt sätt (steg 1)

Min bedömning

Vidmakthållande av vägnätet behöver säkerställas

Precis som för järnvägssystemet finns en historisk underhållsskuld även i vägsystemet. För att användare av vägnätet ska våga lita på att vägnätet är funktionellt, trafiksäkert och tillförlitligt, så behöver tillräckliga resurser satsas för att vårda det befintliga vägnätet. I detta ingår att prioritera drift och underhåll. Jag ser behov av att tillräckliga resurser satsas på vägnätet i Arlanda flygplats omland så att infrastrukturens funktion säkerställs under årets alla säsonger, och att det finns tillräckliga resurser för snö- och halkbekämpning.

Förebyggande åtgärder behöver vidtas för att säkerställa att vägnätet är tillgängligt och trafiksäkert, tillräckligt robust och att det bättre kan stå emot exempelvis översvämningar som ett led i klimatanpassning av infrastrukturen. I detta ingår till exempel att tillse att vägbanan, diken och vägtrummor har en god funktion.

I regeringens infrastrukturproposition som lämnades hösten 2024 pekar regeringen på behovet av att vårda det befintliga transportsystemet och att prioritera underhåll. Jag är av samma uppfattning. Även om kvaliteten i vägnätet i Arlanda flygplats omland i många sammanhang ligger på en god nivå jämfört med andra delar av vägnätet, så är det ändå viktigt att vägnätet har en tillräcklig kvalitet och kapacitet med hänsyn till hur många som bor, verkar och använder vägnätet i Stockholms- och Mälardalsområdet. Det är därför, enligt min mening, viktigt att tillräckliga resurser satsas på drift och underhåll av vägnätet i Arlanda flygplats omland.

Det statliga vägnätet behöver användas mer effektivt

För att uppnå ett effektivt nyttjande av vägnätet finns även behov av andra åtgärder än de rent infrastrukturella. Som jag beskriver nedan, så ser jag behov av att det sker kapacitetsförstärkningar i vägnätet i Arlanda flygplats omland, men jag ser även behov av andra åtgärder som kompletterar dessa.

I samband med att åtgärder vidtas för att bredda E4 mellan Häggvik och Arlanda ser jag behov av och möjligheter till att införa särskilda kollektivtrafikkörfält för att förbättra kapaciteten för och tillförlitligheten i kollektivtrafiken. Jag ser framför mig att dessa körfält ska användas när det råder framkomlighetsproblem, vilket normalt inte gäller under dygnets alla timmar, varför dynamiska kollektivtrafikkörfält är att föredra enligt min bedömning. Under de tider som de dynamiska kollektivtrafikkörfälten gäller bör kollektivtrafik, blåljustransporter samt taxibilar med passagerare få använda dessa körfält för att stödja ett effektivt nyttjande.

Utöver åtgärderna ovan för att förbättra kollektivtrafikutbudet ser jag även behov av att använda ekonomiska styrmedel för att motverka uppkomst av trängsel. Nuvarande system med trängselskatter i Stockholm skulle därför kunna utökas till att även omfatta E4 mellan Stockholm och Arlanda. Jag anser att huvudsyftet med

en sådan åtgärd i så fall skulle kunna vara att motverka trängsel och genom trängselskatt omfördela trafiken över tid. Samtidigt ser jag en möjlighet att uttag av trängselskatter även skulle kunna bidra till finansiering av de kapacitetsförstärkande åtgärder jag bland annat föreslår mellan Häggvik–Arlanda.

Kapacitetsförstärkningar i vägnätet behöver genomföras

Jag ser behov av flera åtgärder för att förstärka kapaciteten i vägnätet i Arlanda flygplats omland. Syftet med dessa åtgärder är att förbättra tillgänglighet, robusthet och redundans i vägnätet. De behov jag ser gäller ett additionskörfält i Häggvik, breddning av E4 Häggvik–Arlanda (flera etapper), E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg kapacitetsförstärkning, Måby trafikplats, Måbyleden (väg 905), ombyggnation av väg 268/E4–Grana samt E4 trafikplats Hammarby.

Mina förslag till åtgärder

Drift och underhåll lägger grunden

Jag anser att det är av vikt att tillräckliga resurser satsas på drift och underhåll av vägnätet i Arlanda flygplats omland. På så sätt kan det säkerställas att vägnätet är funktionellt, trafiksäkert och tillförlitligt för användarna (steg 2).

Åtgärder för en effektivare användning av vägnätet

Jag föreslår att ITS-lösningar och dynamiska kollektivtrafikkörfält inrättas i samband med att E4 breddats. Dessa kollektivtrafikkörfält bör gälla under vissa tider och under dessa tider bör körfälten även få användas av blåljustransporter och taxibilar med passagerare. Missbruk bör beivras för att upprätthålla en god tillgänglighet till och från Arlanda flygplats (steg 2).

I samband med beslut om kapacitetsförstärkningar med fler körfält på E4 bör Trafikverket ges i uppdrag att genomföra en utredning kring hur dynamiska kollektivtrafikkörfält kan nyttjas på effektivast sätt (steg 2).

Jag föreslår en översyn av systemet med trängselskatt i Stockholm alternativt att trängselskattesystemet utvidgas till att även omfatta E4 mellan Stockholm och Arlanda. Denna åtgärd skulle i så fall dels syfta till att motverka eller begränsa att trängsel uppkommer, dels att bidra till finansiering av de kapacitetsförstärkande åtgärder jag föreslår nedan (steg 1). Se vidare under kapitel 9 om finansiering.

Kapaciteten i vägnätet behöver stärkas

Additionskörfält vid Väg 265 Häggvik (steg 3)

I samband med att Förbifart Stockholm blir klar kommer en ny flaskhals skapas vid trafikplats Häggvik. För att få en smidig påfart från väg 265 mellan trafikplats Tunberget och trafikplats Häggvik bör ett ytterligare additionskörfält byggas i riktning västerut, vilket bidrar till en bättre framkomlighet.

Breddning av E4 Häggvik–Arlanda (steg 4)

Vid E4 trafikplats Häggvik – trafikplats Rotebro bör vägen breddas till 4+4 körfält inklusive utbyggnad av ITS-system (steg 4). Dessa åtgärder syftar till att öka kapaciteten och minska problem med köer och trängsel, särskilt efter år 2030 när Förbifart Stockholm öppnar upp för trafik. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 603 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

För E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Arlanda bör vägen breddas från 2+2 till 3+3 körfält (steg 4). Åtgärden syftar till att förstärka kapaciteten på E4 och göra vägen mer framkomlig och minska störningskänsligheten. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026-2037. Kostnaden är beräknad till 1 046 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

Båda dessa två åtgärder hanterar brister som finns redan i dag och som kommer att förvärras när Förbifart Stockholm har öppnat enligt Trafikverkets prognoser. Dessa åtgärder kan även anses vara en förutsättning vid en eventuell större utveckling i flygplatsstaden än den som ingår i Trafikverkets basprognos.

När ovan nämnda åtgärder är genomförda bedömer jag att en breddning även bör göras av E4 Rotebro-Glädjen till 4+4 körfält för att säkerställa en bättre framkomlighet (steg 4). Jag bedömer att den åtgärden bör genomföras under planperioden 2038–2049. Kostnaden är beräknad i intervallet 900–1 400 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

Regeringen bör omgående ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planerings- och förberedelsearbetet vad gäller breddning av E4 Häggvik–Rotebro, så att åtgärden kan genomföras så snabbt som möjligt vid ett slutligt ställningstagande kring projektet (steg 2).

Utbyggnad av E4 Trafikplats Måby (steg 4)

Trafikplats Måby vid E4 är i dag endast en halv trafikplats som möjliggör att man kör av E4 i södergående riktning och att man kan köra in på E4 i norrgående riktning. Kompletterande ramper med på- och avfarter bör byggas så att trafikplatsen blir fullständig. En sådan åtgärd förbättrar tillgängligheten till och från Arlanda flygplats samt förbättrar tillgängligheten mellan Märsta och Arlanda. Med åtgärden blir transportsystemet i Arlanda flygplats omland mer robust. Det kan finnas en risk för att de kompletterande åtgärderna som gör Måby till en hel trafikplats kan bidra till att skapa köbildning på E4 om vägen söderut inte är breddad. Det kan därför finns skäl att vidta breddningar av E4 (Häggvik–Rotebro respektive Glädjen–Arlanda) först. Åtgärder vid Måby trafikplats bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 123 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam.

Väg 905 Måbyleden (steg 3)

Det finns skäl att genomföra trimningsåtgärder av Måbyleden (väg 905). En utbyggnad av trafikplats Måby kommer innebära ökat behov att förstärka Måbyleden för att förbättra tillgängligheten i båda riktningar från E4 till Märsta och Arlanda. Längs Måbyleden mellan trafikplats Måby vid E4 och Märsta finns två korsningar. För att förstärka kapaciteten utifrån planerad utveckling och skapa förutsättningar för en effektiv bussförbindelse mellan

Märsta och Arlanda har Trafikverket pekat ut trimningsåtgärder i dessa korsningar som möjliga åtgärder. Genom att vidta dessa åtgärder förbättras förutsättningarna för arbetspendlare och flygresenärer som väljer att åka kollektivt till eller från Arlanda flygplats via en utbyggd Märsta station. Åtgärden bidrar till att transportsystemet i Arlanda flygplats omland blir mer robust och hållbart. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 28 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam.

E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, kapacitetsförstärkning

Kapacitetsförstärkning mellan Hjulsta-Jakobsberg möjliggör en framkomlig och säker hantering av trafik mellan E18 och Förbifart Stockholm. Åtgärden bidrar till förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda för områden i nordvästra Stockholm, huvudsakligen Järfälla och delar av Stockholms stad. Arbete med vägplan för objektet pågår. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 978 miljoner kronor (prisnivå 2021-02 uppräknad till prisnivå 2023-06).

Ombyggnation av väg 268/E4 – Grana

Vägen förbättras för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten. Flera korsningar åtgärdas och cirkulationsplatser byggs. En gång- och cykelväg byggs längs med väg 268 som kompletterar befintlig väg. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 371 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

E4 Trafikplats Hammarby

En ny trafikplats på E4 norr om trafikplats Glädjen. Av- och påfarter i båda riktningarna samt en bro med två körfält över E4 som ansluter till Stockholmsvägen i öst och Hasselvägen i väst. Ny dragning av Stockholmsvägen inklusive befintliga gång- och cykelvägar. Åtgärden bör genomföras under planperioden 2026–2037. Kostnaden är beräknad till 297 miljoner kronor (prisnivå 2023-06).

Tabell 8.1 Förslag till åtgärder i väginfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Ökade vidmakthållandeinsatser	X	X
Väg 265 Additionskörfält Häggvik	X	
E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg	X	
E4 Häggvik–Rotebro (till 4+4 körfält)	X	
E4 Rotebro–Glädjen (till 4+4 körfält)		X
E4 Glädjen–Arlanda (till 3+3 körfält)	X	
E4 trafikplats Måby	X	
Väg 905 Måbyleden	X	
Väg 268/E4 Ombyggnation av vägen–Grana	X	
E4 Trafikplats Hammarby	X	

8.4.2 Aktivt vardagsliv med gång och cykel

Bedömning: Jag bedömer att det finns relativt goda förutsättningar för att använda gång eller cykel i vardagsresandet, framför allt för de som arbetar vid flygplatsen, för att ta sig till och från Arlanda flygplats. Det är möjligt att ytterligare förbättra förutsättningarna för gång- och cykelvägar till flygplatsen. En del i denna mobilitet kan i framtiden även vara elsparkcyklar eller elscootrar, men jag bedömer att det är upp till marknaden att avgöra hur framtida efterfrågan och utbud ska hanteras.

Förslag: Sigtuna kommun och Swedavia bör säkerställa att gång- och cykelvägarna till och från Arlanda flygplats ska kunna användas på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Dessa cykelvägar kan vid behov vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, t.ex. vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet (steg 2).

Min bedömning

Jag konstaterar att det finns ett relativt välutbyggt gång- och cykelnät i Sigtuna kommun. Förutsättningarna för att kunna gå och cykla till och från flygplatsen är förhållandevis goda, men jag bedömer att det finns ytterligare åtgärder som kan genomföras för att säkerställa en trafiksäker och tillgänglig miljö.

En del i denna mobilitet kan i framtiden även vara elsparkcyklar eller elscootrar, men jag bedömer att det är upp till marknaden att avgöra hur framtida efterfrågan och utbud ska hanteras.

Mitt förslag

Jag anser att de gång- och cykelvägar som erbjuds bör möjliggöra gång och cykling på ett tryggt och trafiksäkert sätt året runt. Jag föreslår att Sigtuna kommun och Swedavia AB bör säkerställa att gång- och cykelvägarna är sopade eller saltade på ett sådant sätt att man tryggt och trafiksäkert kan gå eller cykla under vintertid. Dessa cykelvägar kan vid behov behöva vara skyddade för väder och vind (steg 2).

Swedavia bör se till att det finns möjlighet till cykelparkering med tak eller väderskydd vid alla terminaler och övriga platser där personer rör sig frekvent, till exempel vid viktiga arbetsplatser inom flygplatsområdet för att bidra till ökad omfattning av cykling till och från Arlanda flygplats (steg 2).

8.4.3 Förbättrade villkor för biltrafikens hållbara omställning

Bedömning: Kollektivtrafiken kommer enligt min bedömning att öka. Trots det bedömer jag att många även i framtiden kommer att välja bilen till och från flygplatsen, speciellt med hänsyn till de prognoser för biltrafiken som jag tagit del av. Det är därför fortsatt viktigt att vägsystemet och angöringsfunktionen vid flygplatsen ger goda förutsättningar för de som väljer att använda bil.

Swedavia har enligt min uppfattning en viktig roll för att efterleva Sveriges hållning om nolltolerans när det gäller alkohol i vägtrafiken. Swedavia kan fungera som en tydlig förebild för

andra, även i ett internationellt perspektiv genom att inrätta bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter. Det sänder en tydlig signal även till besökande och turister att i Sverige kör vi nyktert. Det finns möjlighet till stadsbidrag med upp till 100 procents kostnadstäckning för sådana åtgärder och jag bedömer att Arlanda flygplats uppfyller villkoren för detta.

För att biltrafiken ska klara omställningen till en framtid med lägre klimatavtryck krävs en elektrifiering av fordonsflottan. Det finns därför behov av ytterligare insatser från olika aktörer att bidra till en sådan utveckling genom att säkerställa möjligheter för att ladda bilarna med el. Jag bedömer att en sådan utbyggnad kan ske inom ramen för Swedavias affärsmässighet.

Jag bedömer att det finns en god tillgång till ett varierat utbud av parkeringstjänster vid Arlanda flygplats, men att kapaciteten och möjligheten för att ladda elbilar kan behöva förbättras. Jag bedömer att det finns goda möjligheter att bygga ut parkeringskapaciteten hos både Swedavia och andra parkeringsbolag runt flygplatsen om efterfrågan i framtiden skulle visa på sådana behov.

Förslag: Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta kräver bland annat utvecklad verksamhet och samarbete med Polismyndigheten.

Kapacitet för elladdning av bilar vid Swedavias parkeringar bör finnas i en tillräcklig omfattning så att det bidrar i omställningen av biltrafiken (steg 2). Swedavia bör underlätta för sina resenärer att få en samlad bild av parkeringsmöjligheterna vid och runt Arlanda flygplats (steg 1).

Swedavia bör ta initiativ till inrättande av ett parkeringsråd med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag /ansvariga i Arlanda flygplats närområde för samverkan kring gemensamma frågor (steg 1).

Min bedömning

I dagsläget använder cirka 27 procent av passagerarna bil till flygplatsen. Med hänsyn till prognoser för trafikutvecklingen, kapacitet i dagens vägnät och framkomlighetsproblem på vissa sträckor vid vissa tider ser jag behov av att åtgärder vidtas för att stärka kapaciteten och tillgängligheten i vägnätet.

Swedavia ska, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Jag ser att Swedavia har en viktig roll att spela här och kan fungera som en tydlig förebild för andra inom trafiksäkerhetsområdet, även i ett internationellt perspektiv. Det sänder en tydlig signal även till besökande och turister att i Sverige kör vi nyktert. Med åtgärder vid Swedavias parkeringsplatser i form av bom med alkolås kan incitament ges för nykterhet i trafiken och en ökad trafiksäkerhet, både vid flygplatsen som på svenska vägar. Jag inser att det krävs utvecklade processer för hantering av situationer där mätutrustningen ger utslag och detta involverar även samarbete med Polismyndigheten. Jag bedömer dock att detta sammantaget är en viktig åtgärd för att stödja en utveckling i linje med de transportpolitiska målen och mer specifikt en förbättrad trafiksäkerhet.

Förordning (2022:1810) om statsbidrag för etablering av anläggningar för nykterhetskontroller ska främja trafiksäkerheten på väg genom att verka för en ökad nykterhet i trafik. Det är Trafikverket som får besluta om bidrag med upp till 100 procent kostnadstäckning för etablering av anläggning i anslutning till hamnar eller andra platser med anslutning till allmän trafik. Arlanda flygplats bedöms uppfylla villkoren för att kunna ansöka om statsbidraget.

Jag bedömer att dagens fordonsflotta på sikt kommer att ställas om från dagens bränslelösningar till el och andra lösningar som genererar ett lägre klimatavtryck. Biltrafik med dagens miljö- och klimatpåverkan kommer därför i framtiden snarare generera trängseleffekter med hänsyn till bedömningar om framtida trafikutveckling. Samtidigt som jag ser framför mig en utvecklad kollektivtrafik, med större kollektivtrafikandel, ser jag ändå behov av att möta denna trafikutveckling med åtgärder i infrastrukturen.

För att stödja omställningen av fordonsflottan krävs en utbyggnad av möjligheterna för att ladda bilar med el exempelvis vid parkeringsplatser. Det är något som ställer krav på många funktioner och aktörer i samhället att bidra med sin del i lösningen. Allt från att möjligheterna att ladda sina fordon i anslutning till där man bor eller arbetar, till att det finns publika laddstationer som ger bilister möjligheter att säkerställa energiförsörjningen för sina fordon. Jag bedömer generellt att det kommer att krävas ytterligare utbyggnad av dessa möjligheter och här har Swedavia en viktig roll att spela, vilket enligt min mening kan ske i samklang med ägarens krav på affärsmässighet.

Angöringsfunktionen för bilar kommer även framgent att vara av stor vikt för tillgängligheten till och från flygplatsen. Det gäller exempelvis både för personer som nyttjar flygbolagens utbud som personer som arbetar vid flygplatsen eller dess närområde. Det ställer krav på att det finns smidiga möjligheter för att hämta upp och lämna av resenärer vid flygplatsen som att parkera för en längre tid, upp till tider anpassade för långtidsparkering.

Jag konstaterar att det finns flera olika parkeringsmöjligheter, med varierande service- och tjänsteinnehåll, hos både Swedavia och andra parkeringsbolag. Priset varierar med servicegrad i form av inom- eller utomhusparkering, avstånd till flygplatsen samt med eller utan busstransfer. Jag bedömer att utbudet av parkeringsmöjligheter i dagsläget är tillräckligt, men att det sannolikt finns behov av att bygga ut kapaciteten för laddning av elbilar. Vid behov, bland annat med hänsyn till prognoser för utveckling av den framtida biltrafiken, finns även möjlighet att bygga ut kapaciteten för parkering både vid terminalnära miljö och vid Swedavias långtidsparkering (Beta). Jag bedömer att det vid behov även finns möjlighet att bygga ut kapaciteten hos andra parkeringsbolag i Arlanda flygplats omland. Även om jag konstaterar detta, så bör ambitionen enligt min mening i möjligaste mån vara att möta ökade resbehov med ett bättre utbud av kollektivtrafik till och från flygplatsen, vilket jag beskriver i andra avsnitt.

Utbudet av parkeringsplatser varierar. Trots detta kan det enligt min mening finnas gemensamma frågor att hantera mellan Swedavia och övriga aktörer, för att möjliggöra så bra förutsättningar som möjligt för de som behöver parkera vid flygplatsen och i dess nära omland.

Mitt förslag

Swedavia bör införa bom med alkolås vid sina parkeringsutfarter för att bidra till nykterhet i biltrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Swedavia bör utveckla verksamheten och sina processer, bland annat i samarbete med Polismyndigheten, för att skapa bra förutsättningar för en sådan lösning.

För att stödja omställningen av fordonsflottan bör Swedavia se till att det finns kapacitet för elladdning av bilar i en tillräcklig omfattning vid Swedavias parkeringar (steg 2).

Jag inser att Swedavias angörings- och parkeringstjänster har en stor betydelse för Swedavias ekonomi. Trots det bedömer jag att det skulle vara till gagn för alla resenärer på Arlanda flygplats om Swedavia kan erbjuda en samlad bild av de parkeringsmöjligheter som finns vid Arlanda flygplats omland, inklusive de parkeringsplatser som tillhandahålls av andra parkeringsbolag. Jag föreslår därför att Swedavia på lämpligt sätt tillhandahåller en sådan information på sin hemsida (steg 1). Jag föreslår vidare att det inrättas ett parkeringsråd, med representanter för Swedavia och övriga parkeringsbolag i Arlanda flygplats närområde. Parkeringsrådet bör bland annat diskutera och om möjligt komma överens om gemensamma frågor som kan vara av betydelse för deras kunder, exempelvis frågor med bäring på trafiksäkerhet och tillgänglighet (steg 1).

8.4.4 Enklare för resenärerna att använda hyrbil

Bedömning: Hyrbilsverksamheten är i dag lokaliserad vid Arlanda flygplats långtidsparkering. För de som är beroende av hyrbil när de ska till eller ifrån flygplatsen skulle kunna få det lite enklare och smidigare.

Förslag: Den lokala kundtjänsten för hyrbilsföretagen vid Arlanda flygplats bör flyttas till eller placeras i nära anslutning till terminalbyggnaderna och upphämtning av hyrbilar vid flygplatsen bör lokaliseras till de terminalnära parkeringshusen (steg 2).

Swedavia bör ställa miljökrav på hyrbilsfordonen som lämnas ut vid flygplatsen och att kraven bör motsvara de miljökrav som Swedavia ställer på taxiverksamheten samt att samtliga hyrbilar

som lämnas ut vid flygplatsen senast år 2030 bör drivas med fossilfri el eller vätgas (steg 1).

Min bedömning

Hyrbilsverksamhet är ett naturligt inslag vid flygplatser. För den som inte har egen bil och behöver en större flexibilitet kan en hyrbil vara lämplig. I dag finns hyrbilsverksamheten lokaliserad vid flygplatsens långtidsparkering. Den som ska dit eller åka därifrån kan nyttja flygplatsens interna busstransporter. Många flygplatser har lösningar som gör det enklare för passageraren och kunden. Jag bedömer att det är möjligt att underlätta situationen för de som har behov av att nyttja hyrbilsverksamheten.

Mitt förslag

Den lokala kundtjänsten för hyrbilsföretagen vid Arlanda flygplats bör, enligt min uppfattning, flyttas till eller placeras i nära anslutning till terminalbyggnaderna och upphämtning av hyrbilar vid flygplatsen bör lokaliseras till de terminalnära parkeringshusen (steg 2).

Swedavia bör ställa miljökrav på hyrbilsfordonen som lämnas ut vid flygplatsen och att kraven bör motsvara de miljökrav som Swedavia ställer på taxiverksamheten samt att samtliga hyrbilar som lämnas ut vid flygplatsen senast år 2030 bör drivas med fossilfri el eller vätgas (steg 1).

8.4.5 Ordning och reda i taxiverksamheten

Bedömning: Den taxiverksamhet som bedrivs är av vikt för tillgängligheten till och från Arlanda flygplats. Jag ser behov av att förutsättningarna för verksamheten utvecklas för att stödja en stabil och långsiktigt hållbar taxiverksamhet till och från flygplatsen som gagnar såväl passagerare som branschen i stort. Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Jag ser behov av att Swedavia mer förutsättningslöst prövar möjligheten till att utveckla taxiverksamheten vid flygplatsen. Swedavia bör härvidlag inhämta kunskap avseende digitala lösningar från andra flygplatser. Jag ser dock ett antal möjligheter att utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten på kort sikt.

Förslag: Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad hos taxibolagen och taxiförarna (steg 1).

De infrastrukturella förutsättningarna bör utvecklas vid Arlanda flygplats avseende terminalutgångens lokalisering i förhållande till taxiområdet (steg 3), laddstationer för elbilar (steg 2) samt skyltning och vägvisning till taxizonen (steg 1).

Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare vid terminalerna bör ha inbyggda system (alkolås) som främjar nykterhet i trafiken, i ambitionen att nå de transportpolitiska målen och bidra till en ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Swedavia bör utveckla avtalsförutsättningarna och ställa krav på att avtalsparterna genomför en daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) samt att man anger ett omsättningskrav för att få bedriva taxiverksamhet vid flygplatsen (steg 1). Tilldelningen av taxifiler för spontantaxi bör alterneras för att åstadkomma en mer konkurrensneutral marknadsplats vid flygplatsen (steg 1). Till detta finns behov av att införa en dynamisk skyltning av dessa taxifiler (steg 1). Maxpris bör införas för en vidare taxizon än den som i dag gäller och därmed täcka ett större geografiskt område till gagn för resenärerna. Det skulle kunna ske i form av en större taxizon med samma maxtak eller en inre respektive yttre taxizon med olika maxtak (steg 1). Jag föredrar det senare då jag bedömer att den genomsnittliga prisnivån blir mer gynnsam för kollektivet passagerare.

Digitala tavlor där resenärer kan beställa en taxi med önskade attribut till ett fast pris skulle kunna utgöra ett komplement till övriga möjligheter att beställa taxi vid flygplatsen (steg 2).

I samband med att kapaciteten på E4 utökas med fler körfält, bör särskilda kollektivtrafikkörfält etableras i båda riktningarna, där bland annat taxibil med passagerare ska ges prioritet (steg 1).

Swedavia och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och i möjligaste mån hindra och avhysa svarttaxiförare från området (steg 1). Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med ”svarttaxi” vid hämta och lämna parkeringarna (steg 1). Eventuellt skulle detta kunna kombineras med ett förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

Min bedömning

Jag bedömer att den problematik som finns kopplad till taxiverksamheten vid Arlanda flygplats har flera dimensioner. Det handlar såväl om taxibolagens agerande, förarnas beteende, den förändrade marknadssituationen med nya affärsmodeller samt en infrastruktur eller angöringsfunktion som behöver utvecklas.

Jag konstaterar att det finns vissa förare som saknar avtal med Swedavia och heller inte vill följa det regelverk som gäller för upphämtande taxiverksamhet vilket skapar problem. De försöker lura kunderna att gå vid sidan om det officiella taxiflödet, med betydande risk att kunden får betala ett oskäligt pris. Jag ser här behov av att åtgärder vidtas.

Swedavia har i dag avtal med de taxiföretag som har tillträde till upphämtningsplats för taxi vid flygplatsen. Avtalen och dess innehåll har bidragit till att utveckla taxiverksamheten. Avtalsvillkoren bidrar till att utvecklingen går i riktning mot de transportpolitiska målen. Jag anser att många villkor är bra, men att dessa behöver utvecklas för att förbättra taxiverksamheten vid flygplatsen utifrån såväl ett kund- som konkurrensperspektiv.

Det råder i grunden fri prissättning för taxiresor i Sverige, med undantag för resor exempelvis från Arlanda flygplats. Alla taxibilar i Sverige ska ha tydliga skyltar med prisinformation utanpå och inuti fordonet (jämförelsepriser). Kunden och taxiföraren kan dock naturligtvis komma överens om ett fast pris om förare och kund är överens. Det finns dock många exempel på kunder som upplevt sig bli lurade och som anser sig ha fått betala ett för högt pris för taxiresan. Man skulle kunna hävda att behovet av konsumentskydd är större när en kund stannar en bil ”i flykten” eller går fram till en bil

vid en upphämtningsplats för taxi, exempelvis på Arlanda flygplats, jämfört med när kunden på eget initiativ förbeställer och avtalar om en taxi. Kunden har i den senare situationen mer tid på sig att avgöra om priset ska accepteras eller inte. Även om förhållandena mellan olika typer av taxiresor (spontantaxi, förbeställd taxi respektive appride) skiljer sig åt, finns det enligt min mening skäl utifrån ett konsumentperspektiv att säkerställa ett visst skydd för resenärerna som använder taxi vid Arlanda flygplats.

Dagens taxiupphämtning bygger på att fordon kallas fram i en viss ordning och där det finns exempel på att vissa åkare försöker komma fram snabbare i kön genom att utnyttja vissa kryphål i framkallningssystemet eller regelverket. Det förekommer även att förare på ett aggressivt provocerande sätt försöker ropa till sig kunder vid terminalen, trots att kunden har ett fritt val mellan olika taxibolag.

Man skulle kunna tänka sig två uppställningsplatser tydligt åtskilda, en för spontantaxi samt en för förbeställda taxibilar. Man kan också tänka sig att kriterierna för att få stå i ”spontantaxikön” skärps i enlighet med det regelverk som Jernhusen använder för taxibilar utanför Stockholm Central. I den bästa av världar skulle detta leda till att konsumenter som går till en ”spontantaxi” inte kommer att bli lurad samt att de appbaserade taxiföretagen välkomnas till uppställningsplatsen för förbeställda bilar.

Detta löser inte alla problem. Ett problem som återstår är de taxibilar som parkerar vid ”hämta och lämna”-parkeringen för att sedan gå in i ankomsthallen för att ”ragga” kunder. Detta problem kan avhjälpas med ökade kontroller från Swedavias sida och anlitat bevakningsföretag respektive Polismyndigheten inne i ankomsthallen och utanför terminalen samt tekniska lösningar som kan avläsa registreringsnummer och som kan kontrollera hur länge och hur ofta en bil är inne på området för att beivras eller avgiftsbeläggas. Jag noterar Attunda tingsrätts dom i ärendet avseende svarttaxiverksamhet utan tillstånd. Här bör finnas möjlighet att lagföra fler personer som bryter mot Luftfartsförordningen respektive Länsstyrelsen i Stockholms läns föreskrifter. Jag ser även de lyckade åtgärder som Jernhusen vidtagit vid Stockholm Central (Centralplan) och som delvis kan ses som en förebild. Vid centralplan sker kameraövervakning med avläsning av registreringsskyltar och där villkoren innebär att det råder 10 minuters fri parkering per kalenderdygn, varefter man får betala 55 kronor per påbörjad 15 minuters period.

Det innebär att den som bara använder Centralplan för att snabbt hämta eller lämna kan göra det gratis, medan den som är ute efter att ragga kunder inne på stationen med största sannolikhet behöver betala parkeringsavgift. Även Swedavia har avgifter och tidsvillkor som liknar detta, men där man inte på samma sätt lyckats styra bort den oönskade verksamheten. Jag bedömer därför att villkoren behöver utvecklas vid ”hämta och lämna” vid Arlanda flygplats, och där man även bör ta hänsyn till hur ofta fordonet angör denna parkering. Eventuellt skulle det kanske kunna kombineras med förbud för taxifordon vid hämta och lämna parkeringarna och i de terminalnära parkeringshusen.

Marknadssituationen har förändrats. Taxibolag med varierande affärsmodeller och villkor för förarna har tagit betydande marknadsandelar. Det har bidragit till friktion mellan de nya och traditionella bolagen. Det finns de som hävdar att vissa bolag erbjuder förarna oskäliga villkor och att det finns brister i intäktsredovisningen. Jag bejakar konkurrens på taximarknaden, där nya affärsmodeller möjliggörs, men jag ser samtidigt behov för en viss uppstyrning av verksamheten för att stödja att taxiverksamheten är långsiktigt hållbar utifrån flera perspektiv.

När det gäller infrastrukturen upplever flera taxiföretag att den nya utgången från terminal 5 har påverkat flödet till taxiytan på ett negativt sätt.

Swedavia planerar för att utveckla infrastruktur och förutsättningar för taxiverksamheten vid flygplatsen för att underlätta flödet av både passagerare och taxibilar. Det kan handla om förändrad utgång från terminalen, förbättrade körvägar, utvecklad information, belysning och bemanning vid taxiytan, skärpta miljökrav för taxifordon inklusive utökad laddkapacitet vid taxiremoten. Jag stödjer dessa idéer även om de fortfarande befinner sig i ett tidigt stadium.

Mina förslag till åtgärder

Myndigheterna bör ta ett större ansvar

Jag ser behov av ökad statlig kontroll och uppföljning för att säkerställa att taxiverksamheten bedrivs i enlighet med gällande författning. Det gäller kontroll av att skatter och avgifter betalas på ett

korrekt sätt, att taxibolag och taxiförare har de tillstånd som krävs och att förare tillämpar de kör- och vilotider som följer av reglerna.

Polismyndigheten, Skatteverket och Transportstyrelsen bör sammantaget genomföra en mer noggrann myndighetskontroll av regelefterlevnad hos taxiföretag och taxiförare. Det gäller t.ex. taxibolagens uppgifter i enlighet med krav på redovisningscentraler respektive DAC 7. Eventuella avvikelser från kraven bör beivras och vid upprepade tillfällen bör taxitillstånd och taxiförarlegitimationer återkallas (steg 1).

Swedavia bör utveckla förutsättningarna för taxiverksamheten

Swedavia har en viktig roll för taxiverksamheten vid Arlanda flygplats, både i rollen som markägare, flygplatshållare och samordnare av taxiverksamheten. Swedavia har ett intresse av att taxiverksamheten bidrar till en god tillgänglighet för resor till och från flygplatsen. Dagens infrastrukturella förutsättningar för taxiverksamheten är inte tillfyllest, utan kan utvecklas för att ge resenärer och aktörer på taximarknaden bättre förutsättningar.

Jag ser behov av att terminalutgången bör lokaliseras på ett bättre sätt i förhållande till taxiytan så att resenärerna kommer ut till början av taxikön för att där kunna välja taxi (steg 3). Swedavia behöver även säkerställa att utbyggnaden av laddstationer för elbilar följer utvecklingen för taxiverksamheten, så att laddstationer inte blir ett hinder för verksamhet och omställning av transportsystemet (steg 2). Det är viktigt att det är tydligt för resenärerna var man kan finna en taxi, varför det kan finnas skäl att förbättra skyltningen och vägvisningen till taxizonen (steg 1).

Swedavia bör ställa krav på att de taxifordon som trafikerar Arlanda flygplats och hämtar upp passagerare vid terminalerna bör ha inbyggda system (alkolås) som främjar nykterhet i trafiken, i ambitionen att nå de transportpolitiska målen och bidra till en ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Avtalsförutsättningarna bör utvecklas

Det finns möjlighet att utveckla de rådande avtalsförutsättningarna för att stödja utvecklingen av en taxinäring vid flygplatsen som är stabil och långsiktigt hållbar utifrån alla tre hållbarhetsperspektiv. Det finns behov av att vidta åtgärder för att resenären ska få tryggare förutsättningar, bland annat avseende pris för taxiresan.

Det bör enligt min mening finnas ett obligatoriskt krav i Swedavias avtal med taxibolagen, oberoende om det avser spontantaxi, appride eller förbokad taxi, på att minst daglig behörighetskontroll för yrkestrafik (BKY) bör tillämpas (steg 1). Det är rimligt enligt min uppfattning att ställa omsättningskrav kopplat till taxiverksamhet. För att ge hållbara förutsättningar för att bedriva en trafiksäker verksamhet och att ge rimliga förutsättningar för anställda i taxiverksamheten behöver taxiverksamheten ha en rimlig intjäningsförmåga. Resenärerna ska tryggt kunna åka med de taxibilar som hämtar upp passagerare vid Arlanda flygplats. Swedavia bör därför ställa ett omsättningskrav kopplat till antalet taxibilar (steg 1). Swedavia bör, som jag nämner ovan, ställa krav på att de taxibilar som trafikerar Arlanda flygplats och som hämtar upp passagerare har ett inbyggt alkolås för att bidra till ökad trafiksäkerhet (steg 1).

Tilldelning av taxifiler för spontantaxi för de olika taxibolagen bör alterneras med jämna tidsintervall för att ge alla taxiföretag möjlighet att använda filerna närmast terminal, vilket enligt min mening bör bidra till ett mer konkurrensneutralt förhållande mellan de olika aktörerna och till en marknadsplats med en god konkurrens. För att stödja en sådan tilldelning av taxifiler bör Swedavia införa en dynamisk skyltning av taxifilerna som underlättar för resenärerna att se vilka taxiföretag som använder de olika taxifilerna (steg 1).

Dagens taxizon med angivet maxpris bidrar till att skapa trygghet för resenärerna vid Arlanda flygplats. Det finns dock kunder med en slutadress utanför zonen som inte är medvetna om att slutpriset kan bli betydligt högre än maxpriset. Jag ser behov av att utveckla denna modell och skulle därför vilja se en taxizon som täcker ett vidare geografiskt område, vilket skulle innebära att det är en större taxizon med ett maxtak eller att det finns en inre respektive yttre taxizon med olika maxpris (steg 1). Den vidare taxizonen bör åtminstone inkludera övriga Stockholm, Huddinge, Botkyrka, Ekerö, Nacka, Lidingö, Upplands-Bro. Maxpriset bör ta hänsyn till de

ekonomiska förutsättningar som råder för taxibolagen och möjliggöra rimliga intäktsmöjligheter.

Som ett komplement till nuvarande möjligheter att beställa taxi, via de mobilappar och förbeställningsfunktioner som finns, skulle Swedavia kunna tillhandahålla fysiska digitala tavlor där resenären kan beställa den taxi med de attribut man önskar till ett fast pris, liknande den funktionalitet som finns vid Oslo flygplats. Med en sådan funktion kan verksamheten vid taxiområdet behöva anpassas för att få en optimal lösning (steg 2).

Utvecklade förutsättningar behövs för hämta och lämna

För att motverka att taxiförare är inne i terminalen och raggar kunder föreslår jag att Swedavia och anlitat bevakningsföretag samt Polismyndigheten vidtar åtgärder som försvårar verksamheten för dessa aktörer.

Swedavia, deras bevakningsföretag och Polismyndigheten bör utöka bevakningen i terminalernas ankomsthallar och vid parkeringsområden i terminalens närhet för att beivra taxiverksamhet som inte följer bestämmelserna enligt Luftfartsförordningen och Länsstyrelsen i Stockholms läns föreskrifter (steg 1).

Swedavia bör även använda sig av tekniska lösningar för att med ekonomiska styrmedel (parkeringsavgifter) styra bort verksamheten med svarttaxi vid hämta och lämna parkeringarna. Genom avläsning av bilens registreringsnummer och kontroll av hur ofta en bil angör parkeringen samt hur länge den står parkerad vid varje tillfälle kan ett lämpligt system för parkeringsavgifter utvecklas och införas enligt min mening. Systemet bör stödja att vanliga besökare vid hämta och lämna parkeringen ges smidiga möjligheter, men bör för aktörer som är där mer frekvent och under längre tider vara tillräckligt avhållande. Eventuellt skulle detta kunna kombineras med förbud för taxibilar vid parkeringen (steg 1).

Förbättrad tillgång till det statliga vägnätet

Taxi har en viktig funktion och kan delvis jämföras med anropsstyrd kollektivtrafik. Taxi kan bidra till att minska behovet av att använda egna personbilar till och från flygplatsen. Därför är det

viktigt att verka för bättre tillgänglighet även för taxibilar. Som jag beskriver i tidigare avsnitt ser jag behov av ökad vägkapacitet mellan Häggvik och Arlanda flygplats. När kapacitetsförstärkningar genomförts ser jag möjlighet till att etablera särskilda kollektivtrafikkörfält, ett körfält i vardera riktningen, som åtminstone under vissa tider när det råder bristande framkomlighet bör ge företräde för kollektivtrafik, blåljustrafik samt taxi med minst en passagerare (steg 1).

8.4.6 Stärkt busstrafik till Arlanda

Bedömning: Bussen är ett viktigt komplement till tågtrafiken i kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. Det finns utmaningar framför allt i kollektivtrafikstråken (kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor och Arlanda flygplats samt kollektivtrafik mellan större tätorter i Mälardalen och Arlanda flygplats) där det åtminstone på kort och medellång sikt saknas järnvägslösningar och kanske även i enstaka fall begränsat resandeunderlag, åtminstone på kort sikt. Här spelar busstrafiken en viktig roll.

Den beskrivna ambitionen kring Arlanda flygplats bidrag att nå Region Stockholms RUFS 2050 är lågt satt enligt min bedömning. Arlanda flygplats strategiska roll för tillgängligheten saknas som jag uppfattar det i regionens trafikförsörjningsprogram och här kan regionen utveckla sin strategiska hållning kopplat till Arlanda flygplats.

Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Förslag: Ett förstärkt expressbusskoncept i tvärstråkslinjer med högre komfort och tidtabeller som anpassas till både flygresenärer och de som arbetspendlar bör inrättas. Jag föreslår följande nya eller förstärkta expressbusslinjer: Nacka–Arlanda, Täby–Arlanda, Arninge–Vallentuna–Arlanda, Norrtälje–Rimbo–Arlanda, Sigtuna–Märsta–Arlanda, Märsta–Arlanda samt Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda (steg 2).

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att skapa en gemensam

helhetsbild kring dessa förslag och vilka förutsättningar som krävs till exempel avseende infrastruktur och hållplatslösningar för att det ska bli hållbara åtgärder i längden (steg 2).

Precis som för taxiverksamheten bör Swedavia ställa krav på de bussfordon som trafikerar Arlanda flygplats och som lämnar av och hämtar upp passagerare att de har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i busstrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde (steg 1).

Min bedömning

Stockholms länsbefolkning beräknas växa från dagens 2,5 miljoner till 3,1 miljoner 2050, en betydande ökning. 600 000 nya arbetsplatser tillkommer. Regionens utvecklingsplan konstaterar att kollektivtrafikresandet behöver öka med 56 procent under samma period och som baseras på planerade investeringar samt styrmedel och markanvändning.

Arlanda har en nationell roll som nav för flygtrafiken och bedöms ha 40 miljoner passagerare år 2050. Jag ser behov av åtgärder för att stärka kollektivtrafiken. Färre behöver åka bil till och från Arlanda flygplats, annars riskerar vägsystemet få allvarliga kapacitetsproblem. Den regionala busstrafiken till och från Arlanda flygplats behöver förstärkas.

Min bedömning är att bussen är ett viktigt komplement till tågtrafiken i kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats. Med mina åtgärdsförslag inom järnvägsområdet kommer tillgängligheten med tågtrafik öka kraftigt till och från Arlanda i riktning mot både Stockholm och Uppsala. Jag inser att en förstärkning av tågtrafiken, med ett större utbud och lägre priser till och från Arlanda kan påverka efterfrågan av busstrafik till och från Arlanda från centrala Stockholm respektive Uppsala. Jag utesluter dock inte att det kan finnas relationer till och från de centrala delarna av respektive stad som fortfarande kan fungera för kommersiell busstrafik. Samtidigt ser jag utmaningar i de tvärgående kollektivtrafikstråken där det åtminstone på kort och medellång sikt saknas järnvägslösningar och kanske även i enstaka fall begränsat resandeunderlag,

åtminstone på kort sikt. Med tvärgående stråk menar jag kollektivtrafik mellan regionala stadskärnor i Arlandas omland och mellan dessa regionala stadskärnor och Arlanda, som ombesörjs av SL:s eller UL:s busstrafik. Men jag inbegriper i dessa resonemang även goda kollektiva trafikförbindelser mellan Mälardalens större tätorter och Arlanda. Här ombesörjer den kommersiella flygbusstrafiken marknaden och jag bedömer att den fungerar väl. Jag ser däremot behov av bättre möjligheter att kunna nå Arlanda med förbindelser från Mälardalen (Västerås, Örebro och Karlstad) utan att behöva åka hela vägen till Stockholm Central och därefter byta till annat tåg eller buss Stockholm central. Därför behöver en bytespunkt mellan tåg- och direktbusstrafik till och från Arlanda pekas ut längs Mälarbanan. Det kommer ge betydande tids- och tillgänglighetsvinster för Arlandaresenärer, samtidigt som Stockholm central avlastas.

Jag noterar att Region Stockholms trafikförsörjningsprogram, med strategiskt sikte mot 2035, valt att inte diskutera Arlandas strategiska roll för tillgängligheten till och från regionen. Flygplatsen nämns endast som en utpekad stadskärna tillsammans med Märsta och att det i stråket Uppsala–Arlanda–Stockholm förekommer omfattande arbetspendling. Att det ligger en storflygplats med 25 miljoner årsresenärer till och från Arlanda och som försörjer Stockholm med både nationell och internationell tillgänglighet borde tydligare sättas in i det regionala trafikförsörjningsprogrammets strategiska sammanhang.

Jag ser positivt på Region Stockholms planering för utökad och förstärkt busstrafik till och från Arlanda flygplats, vilket jag har beskrivit ovan. Jag ser också positivt på att regionen i sin kollektivtrafikplan 2050 med sina trafikkoncept planerar för majoriteten av åtgärder redan till 2030 så att kollektivtrafiken i regionen är attraktiv och verkar i ett hållbart transportsystem.

RUFS har i grunden ett positivt förhållningssätt till Arlanda flygplats. Samtidigt hade det enligt min uppfattning varit önskvärt om det funnits ett djupare resonemang om flygplatsens strategiska betydelse. Hur ska Arlanda flygplats integreras i och bidra till att nå regionens vision om Europas mest attraktiva storstadsregion? Vid ett delmål nämns Arlanda då kollektivtrafiken till och från flygplatsen har ett utpekat restidsmål för kollektivtrafiksystemets utveckling. Kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig med bilen,

genom att restidskvoten eller skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik för resor mellan regionala stadskärnor och Arlanda ska gå ner från 1,9 till 1,5 år 2030 och ”mindre än 1,5 år 2050”, genom starka tvärgående kollektivtrafikstråk. Dessutom anger RUFS 2050 att 72 procent av länets arbetsplatser ska nå Arlanda flygplats inom 60 minuter, jämfört med 66 procent när planen antogs. Min bedömning är att den beskrivna ambitionen kring Arlanda flygplats bidrag att nå RUFS 2050 är lågt satt. Ett mål om kollektivtrafikandel till och från Arlanda borde ingå, förslagsvis 60 procent till 2030, vilket jag har föreslagit i Arlandautredningen från 2022.

Jag kan konstatera att ett centralt verktyg i Kollektivtrafikplan 2050 för att kunna utveckla regionala stadskärnor (där Arlanda–Märsta är en av åtta utpekade stadskärnor) är att komplettera kollektivtrafiknätverket med tvärgående busstråk som går mellan viktiga noder i syfte att hålla samman länet; ”Genom att utveckla kollektivtrafiksystemet med fler starka tvärgående stråk om smidiga bytespunkter skapas en nätstruktur med nätverkseffekter. Genom att valmöjligheterna och resvägarna utökas skapas ett mer robust och resilient kollektivtrafiksystem”.

Min bedömning är att Region Stockholms synsätt med utvecklade regionala stadskärnor och behov av tvärgående busslinjer som binder dem samman, kommer gagna Arlandas tillgänglighet. Kollektivtrafikplanen med åtgärder till 2030 motiveras av omfattande framkomlighetsåtgärder för stråk som trafikeras eller föreslås trafikeras av bland annat stadsexpressbuss som bedöms ge stora tillgänglighetsförbättringar på kort tid, med hög resurseffektivitet till en låg kostnad.

Även Uppsala län är en region där in- och utpendling över kommun och länsgränser är omfattande. Utanför länet är en av de viktigaste målpunkterna Arlanda, för arbetspendling och flygresor, och där busstrafiken till Arlanda går med UL från Uppsala och Almunge samt med kommersiell flygbusstrafik från Uppsala till Arlanda. Min bild är att det regionala trafikförsörjningsprogrammet i Uppsala län stödjer fortsatt utveckling av kollektivtrafiken till och från Arlanda flygplats.

Det finns som jag ser det behov av bättre kollektivtrafikutbud för flera relationer. Det är önskvärt att åtgärdsvalsstudier sker tidigt i denna planeringsprocess för att ge bra förutsättningar för denna utveckling av busslinjer.

Swedavia kan inom ramen för sin affärsmässighet medverka i att aktivt utveckla transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås. Jag bedömer därför att Swedavia bör ställa krav på den busstrafik som angör Arlanda flygplats, till exempel i ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Mitt förslag

Utvecklade bussförbindelser

Mitt koncept liknar delvis regionens planer. Jag föreslår ett förstärkt expressbusskoncept med högre komfort (mer plats för bagage) och tidtabeller som anpassas både för flygresenärer och för de som arbetspendlar till arbetsplatser vid Arlanda flygplats. Jag föreslår främst tvärgående busslinjer till Arlanda flygplats.

Jag föreslår nedan följande nya eller förstärkta expressbusslinjer (steg 2):

Nacka–Arlanda

Kollektivtrafiken från centrala Stockholm mot Nacka, som har över 110 000 invånare, innebär byte vid Slussen till buss. Det innebär två byten för resenärer som reser kollektivt från Nacka till Arlanda, vid Slussen och Centralen. Jag föreslår därför att SL inrättar expressbusstrafik från Nacka till Arlanda flygplats. Det är dock min bedömning att expressbusstrafiken till Arlanda kan upphöra när Stockholms blå tunnelbanelinje förlängs från Kungsträdgården till Nacka med planerad trafikstart år 2030.

Täby–Arlanda

Täby med sina nära 80 000 invånare har i dag en dålig tillgänglighet till Arlanda flygplats med kollektivtrafik. Det innebär i dagsläget en eller två byten med buss och/eller t-bana via Stockholm Central. Jag föreslår att SL inrättar en direkt expressbusstrafik till Arlanda flygplats.

Arninge–Vallentuna–Arlanda

Region Stockholm föreslår expressbusstrafik mellan Arninge och Upplands Väsby via Vallentuna. Där kan byte ske till pendeln mot Arlanda flygplats. Ett alternativ skulle kunna vara expressbuss från Arninge till Arlanda via Vallentuna utan byte. Vissa bussavgångar till/från Täby skulle också kunna stanna i Arninge och Vallentuna på väg till eller från Arlanda.

Norrtälje–Rimbo–Arlanda

Region Stockholm föreslår expressbusstrafik denna sträcka och jag stödjer detta. Det är en ny expressbusslinje som förbinder Norrtäljes 60 000 invånare med Arlanda flygplats med direkttrafik, samtidigt som restiden sänks och komforten ökar betydligt.

Sigtuna–Märsta–Arlanda

Jag ser behov av att busstrafiken utvecklas mellan Sigtuna–Märsta–Arlanda. Det finns behov av högre komfort än vad dagens bussar kan erbjuda och med tidtabeller som i än högre utsträckning tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare.

Märsta–Arlanda

Jag ser behov av att busstrafiken utvecklas mellan Märsta–Arlanda flygplats. Det finns behov av högre komfort än vad dagens bussar kan erbjuda och med tidtabeller som i än högre utsträckning tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare. I ett senare skede, eventuellt under perioden 2038–2049 eller senare, kan BRT (bus rapid transport) bli aktuellt om trafikutvecklingen motiverar detta.

Bålsta/Kungsängen/Kallhäll/Barkarby–Arlanda

Genom ökad komfort och kortare restid kan Arlanda nås med tågförbindelser från Mälardalen (Västerås, Örebro och Karlstad) utan att behöva byta vid Stockholm central. Därför behöver en

bytespunkt mellan tåg- och direkt expressbusstrafik till och från Arlanda flygplats pekas ut längs Mälarbanan. Region Stockholm föreslår i sin Kollektivtrafikplan att till år 2030 inrätta expressbusstrafik från Bålsta via Sigtuna och Märsta till Arlanda flygplats samt expressbusstrafik från Barkarby till Upplands Väsby för byte till pendeltåg till eller från Arlanda. Min bedömning är att en bytespunkt på Mälarbanan är att föredra och det kan, till exempel, vara Barkarby, Kallhäll, Kungsängen eller Bålsta. Jag ser behov av direkta expressbussar till och från Arlanda flygplats med hög komfort och med goda utrymmen för bagage samt med tidtabeller som tar hänsyn till både flygresenärer och arbetspendlare.

Åtgärdsvalsstudier bör genomföras

Trafikverket bör tillsammans med berörda regioner och kommuner genomföra åtgärdsvalsstudier för att förbättra kollektivtrafiken i de relationer som jag lyfter fram ovan. Genom sådana studier kan berörda aktörer skapa en gemensam helhetsbild kring vilka förutsättningar som krävs för att det ska bli väl fungerande lösningar, exempelvis avseende infrastruktur och hållplatslösningar (steg 2).

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Precis som för taxiverksamheten bör Swedavia ställa krav på de bussfordon som trafikerar Arlanda flygplats och som lämnar av och hämtar upp passagerare att de har inbyggda system (alkolås) för att bidra till nykterhet i busstrafiken och en ökad trafiksäkerhet (steg 1). Detta bör gälla såväl den vanliga kollektivtrafiken som charterbussar och buss- och skytteltrafik från parkeringsplatser och hotell i Arlanda flygplats närområde (steg 1).

8.4.7 Förutsättningar för godstrafik

Bedömning: Det finns behov av ytterligare rast- och uppställningsplatser för yrkestrafik i Stockholmsområdet och mellan Uppsala–Stockholm. Det finns därför skäl att göra en fördjupad analys av behoven att förstärka kapacitet och etablera nya platser som ger möjlighet till rast och vila för lastbilschaufförer.

En god tillgänglighet för godstransporter behöver säkerställas i Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal.

Förslag: Trafikverket bör tillsammans med Godstransportrådet Stockholm-Mälardalen, berörda kommuner, representanter för åkerier och speditörer samt övriga delar av näringslivet analysera behovet av ytterligare rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland (steg 2). Behov och bedömning behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer.

Trafikverket bör tillsammans med samma intressenter även utreda behoven av tillgänglighet för godstransporter till Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal (steg 2).

Min bedömning

Trafikverket har tidigare konstaterat att det råder brist på tillgänglighet till uppställningsplatser och kapacitet vid dessa längs infartslederna till Stockholm. Det innebär att det kan behövas både ökad kapacitet vid befintliga rastplatser som att nya rast- och uppställningsplatser behöver tillskapas.

På E4 mellan Stockholm och Uppsala finns i dagsläget en rastplats i Trafikverkets regi (Mora Stenar) samt ett kommersiellt alternativ (Eurostop Märsta). Därutöver finns den före detta rastplatsen Stora Wäsby, som inte uppfyller dagens kriterier för att utgöra rastplats. I jämförelse med övriga leder in mot Stockholm, till exempel E4 söderut och E18, är förekomsten av tillgängliga rastplatser förhållandevis god. Vad gäller målbild för kapacitet anger Trafikverkets utredning att det bör finnas 10–49 platser inom en timmes restid, vilket till viss del uppfylls på denna sträcka. Under rusningstrafik, då hastigheten är påtagligt lägre än skyltad hastighet, försämras dock tillgängligheten. Trafikverkets målbild baseras

på den långväga trafikens behov. Stor del av den tunga yrkestrafiken i Stockholm är av lokal eller regional karaktär, och även dessa förare har behov kopplat till rast- och vila.

Jag bedömer att E4 Stockholm-Uppsala kanske inte är den mest prioriterade sträckan för etablering av nya rastplatser, men samtidigt finns en efterfrågan på ytterligare uppställningsplatser i Stockholms län och ytterligare rastplatser på sträckan i närheten av Arlanda flygplats och Rosersbergs kombiterminal skulle därför kunna övervägas, om det finns ett tillräckligt stort intresse. En eventuell nyetablering bör i möjligaste mån placeras i anslutning till befintliga kommersiella etableringar som kan erbjuda yrkesförare både tillgång till service och trygghet.

Trafikverket fick i början av mars 2025 i uppdrag av regeringen att analysera förutsättningarna för stationär laddning på Trafikverkets rastplatser. Uppdraget ska redovisas senast i november 2025. Jag ser möjliga kopplingar mellan mitt förslag och detta uppdrag.

Det finns mycket som händer i Arlanda flygplats omland och planering pågår inom en rad områden. Tillgängligheten för godstransporter till och från Arlanda flygplats och Rosersbergs kombiterminal är av vikt. Med ökade godsflöden till området kan det uppkomma nya kapacitets och tillgänglighetsproblem. Jag ser därför behov av att en samlad studie för godstransporternas förutsättningar i detta område och hur godstransporter bör genomföras i framtiden.

Mitt förslag

Trafikverket bör tillsammans med Godstransportrådet Stockholm–Mälardalen, berörda kommuner, representanter för åkerier och speditörer samt representanter för övriga delar av näringslivet genomföra en djupare analys av behoven om rast- och uppställningsplatser i Arlanda flygplats omland (steg 2). Behov och bedömning behöver preciseras genom en god dialog och samverkan mellan berörda aktörer.

Trafikverket bör tillsammans med samma intressenter även utreda behoven av tillgänglighet för godstransporter till Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal.

8.5 Åtgärdsbehov inom järnvägssystemet

Bedömning: Jag se behov av åtgärder för att förbättra tillförlitligheten i järnvägssystemet, åstadkomma ett effektivare nyttjande av infrastrukturen vid Arlandabanan samt stärka kapaciteten i noder och på linjer. Vidare ser jag behov av en utvecklad tillgänglighet i tågtrafiken med ökad frekvens i olika relationer.

Förslag: Jag föreslår att förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras (steg 2). Jag ser flera möjligheter; staten kan köpa aktierna i A-Train AB, en omförhandling genomförs av nuvarande avtal eller att staten säger upp avtalet. I samtliga alternativ behöver aktieägarna eller A-Train kompenseras av staten. Oberoende vägval är den samhällsekonomiska nyttan vida överstigande statens kostnader för genomförande av förändringarna. Regeringen bör därför utse en förhandlingsperson med uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov genomföra förhandlingar med A-Train AB syftande till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan.

Regering och riksdag bör senast inför år 2050 besluta om att den infrastruktur som ägs av AIAB överförs till Trafikverket och att det sammantaget blir en statlig infrastrukturförvaltare mellan Arlanda flygplats och Stockholm Central (steg 2).

Staten bör därtill förhandla med Region Stockholm och andra regioner för att realisera nyttorna med förändrade förutsättningar för Arlandabanan genom att stationsavgiften tas bort eller sänks radikalt och att en utökad tågtrafik kommer till stånd (steg 2).

Jag föreslår ökade resurser för underhålls- och vidmakthållandeinsatser mellan Uppsala och Stockholm, som möjliggör förstärkt förebyggande underhåll (steg 2). Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktsutformningar med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna för tågtrafiken vid genomförande av vidmakthållandeinsatser, allt i syfte att åstadkomma ett mer samhällsekonomiskt effektivt genomförande av dessa insatser (steg 2).

Jag föreslår att kapaciteten förstärks i vissa noder och länkar i järnvägssystemet. Jag föreslår att Fyrspåret Uppsala till läns-

gränsen genomförs under planperioden 2026–2037 (steg 4), Märsta station och bangård byggs om under planperioden 2026–2037 (steg 3–4), Plattformsförlängning och signalåtgärder vid Arlanda Central genomförs under planperioden 2026–2037 (steg 3) samt pröva möjligheten att öka hastigheten i Arlandatunneln (steg 3), Signalåtgärder genomförs mellan Solna och Skavstaby under planperioden 2026–2037 (hänsyn kan behöva tas till utbyggnad av ERTMS) (steg 3) samt Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm Central–Tomteboda bangård (steg 3–4), där Tomteboda bangård genomförs under planperioderna 2026–2037. Utbyggnad av ERTMS i Stockholmsområdet och på Ostkustbanan respektive Arlandabanan bör genomföras (steg 3–4). Utbyggnaden är beroende av den nationella utbyggnadsplanen för ERTMS. Sannolikt färdigställande sker under slutet av planperioden 2026–2037 samt i början av perioden 2038–2049.

Trafikverket bör få i uppdrag av regeringen att göra en utredning om förutsättningarna för godstrafik på järnväg i Arlanda flygplats omland inklusive Rosersbergs kombiterminal och hur förutsättningarna ska kunna förbättras för godstrafiken (steg 2).

Staten och andra aktörer bör verka för att tågtrafiken från södra och västra Sverige som i dag normalt har Stockholm C som slutstation i en större grad än i dag i stället angör Stockholm C och Arlanda C med Uppsala C som slutstation. Jag uppmanar berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer att pröva denna möjlighet (steg 1).

Min bedömning

Tillgängligheten i järnvägstrafiken behöver förbättras

I genomsnitt ligger punktligheten i tågtrafiken på en relativt hög nivå, men likväl finns det ett betydande förtroende- och tillförlitlighetsproblem. Det riskerar att innebära att resenärer inte vågar lita på den enskilda tågförbindelsen och att man ska komma fram i tid för att hinna med ett flygplan från Arlanda flygplats. Det finns därför en risk att det, trots stora satsningar på att förbättra tillgängligheten med järnväg, inte kommer resultera i en sådan ökad efterfrågan på tågresande så som prognoserna visar – på grund av hur allmänheten och näringslivet upplever kvaliteten i tågtrafiken. Det kan i

förlängningen innebära ifrågasättande av större satsningar i järnvägssystemet. Det finns därför skäl att initiera ett förstärkt underhåll och vidmakthållande av järnvägsinfrastrukturen för att bidra till en bättre kvalitet och tillförlitlighet. Detta behöver därtill medvetandegöras för både allmänhet och näringsliv.

Förstärk det förebyggande underhållet

Jag ser behov av att öka tillförlitligheten i tågtrafiken till och från Arlanda flygplats för att möta medborgares och näringslivets behov. Det kräver ökade resurser och en långsiktig satsning på förebyggande underhålls- och vidmakthållandeinsatser och att vidmakthålla den infrastruktur som finns. Utifrån mitt uppdrag bedömer jag att ett stärkt underhåll krävs för järnvägen mellan Uppsala och Stockholm. Bristande kvalitet i infrastrukturen längs med denna sträcka får, med hänsyn till omfattningen av tågtrafik, betydande återverkningar på tågtrafiken i ett större geografiskt område. Jag ser därför skäl till att järnvägen Uppsala – Stockholm prioriteras i ett nationellt perspektiv vad gäller underhålls- och vidmakthållandeinsatser.

Ställ krav på samhällsekonomiskt effektivt genomförande

Det är enligt min mening viktigt att ökade insatser för vidmakthållande och kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen sker på ett sådant sätt att det ger en så liten negativ påverkan som möjligt på tågtrafiken under själva genomförandet, annars finns det en risk för att huvudsyftet med detta uppdrag att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft genom bättre tillgänglighet till och från flygplatsen misslyckas. Jag bedömer att det kan behöva prövas om Trafikverket bör ges i uppdrag av regeringen att som infrastrukturförvaltare och beställare vid val av arbetsmetoder i en högre grad bör värdera tillvägagångssätt som minimerar konsekvenserna för tågtrafiken samtidigt som det stödjer ett samhällsekonomiskt effektivt nyttjande av järnvägsinfrastrukturen. Här kan även relationen mellan Trafikverket och entreprenörerna och deras kontraktsutformning ha en betydelse.

Järnvägssystemet behöver nyttjas mer effektivt och förutsättningarna för Arlandabanan bör förändras

På vissa sträckor och tider närmar sig tågtrafiken ett kapacitetstak i järnvägssystemet runt Arlanda flygplats. Det är därför viktigt att använda den tillgängliga kapaciteten så effektivt som möjligt.

A-Train har under årens lopp, enligt min uppfattning, bedrivit en tågtrafik av hög kvalitet. Det finns dock enligt min bedömning möjlighet att använda Arlandabanan på ett mer samhällsekonomiskt effektivt sätt. Genom att skapa bättre förutsättningar för trafikering via Arlanda Central kan allmänhet och näringsliv ges en bättre tillgänglighet till Arlanda flygplats. Det förutsätter dock att de nya förutsättningarna och möjligheterna också nyttjas.

Jag ser tre huvudsakliga möjligheter till att förändra dessa förutsättningar. Alternativ 1 är att staten köper aktierna i A-Train och tar över bolaget för att därefter vidta lämpliga åtgärder. Alternativ 2 innebär att nuvarande avtal omförhandlas för att ge bättre förutsättningar för annan tågtrafik att trafikera Arlanda C. Alternativ 3 innebär att staten och AIAB säger upp avtalet.

Köp av aktier i A-Train (alternativ 1)

Det första alternativet är att staten, precis som privata aktörer skulle kunna göra, köper A-Trains aktier. Därefter skulle staten kunna förhandla om förutsättningarna för Arlandabanan med det statliga bolaget i likhet med alternativ 2 nedan, alternativt vidta andra åtgärder för att uppnå de effekter som önskas.

Omförhandling av nuvarande avtal (alternativ 2)

Det andra alternativet enligt min bedömning är att omförhandla gällande avtal mellan AIAB och A-Train AB, vilket även har bekräftats i en juridisk bedömning. En förutsättning för detta är att förändringen inte ändrar den ekonomiska balansen mellan parterna. Detta säkerställs genom att A-Train AB kompenseras för det ekonomiska bortfallet som ändringarna innebär på ett sådant sätt att avtalet fortsatt är ekonomiskt likvärdigt. Sådana ändringar ses som icke-väsentliga och är därför tillåtna enligt tillämplig lagstiftning.

Avtalet innehåller dessutom en ändringsbestämmelse som har använts tidigare, vilken möjliggör för AIAB att begära ändringar av avtalet som ska beviljas av A-Train AB under vissa förutsättningar. Tillåtna ändringar av avtal innebär att det inte blir ett nytt avtal utan att gällande avtal fortsätter med ändrat innehåll. Bedömningen är dessutom att en kompensation till A-Train AB för det ekonomiska bortfallet inte skulle utgöra något statsstöd. Inte heller skulle ändringarna av avtalet utgöra något statsstöd till A-Train AB:s konkurrenter som bedriver trafik på Arlandabanan. Ändringarna kan också ske på ett sätt som är förenligt med nuvarande järnvägsreglering.

Överenskommelsen mellan parterna skulle kunna ses över för att skapa bättre förutsättningar för järnvägstrafik i stort. A-Train AB skulle då även fortsatt ha koncession för flygpendeltågtrafik med upp till sex tåglägen per timme, men där följande förutsättningar och exklusiva rättigheter enligt nuvarande överenskommelse bör tas bort:

- Uttag av stationsavgift för av- och påstigande passagerare vid Arlanda C.
- A-Train AB:s möjligheter att neka trafikeringsrätt för andra järnvägsföretag och trafikorganisatörer på Arlandabanan.
- A-Train AB:s möjligheter att neka andra rätten att ta upp och släppa av passagerare på sträckan Stockholm Central (Älvsjö–Karlberg/Odenplan)–Arlanda flygplats.

En förändring av de exklusiva rättigheter som A-Train AB har i dag, och som sannolikt skulle leda till intäktsförluster för A-Train AB, måste självfallet kompenseras av staten.

Uppsägning av avtalet (alternativ 3)

Ett tredje alternativ som staten kontrollerar är att Regeringen beslutar att AIAB ska säga upp avtalet med A-Train AB. Enligt inhämtad juridisk bedömning är det möjligt att säga upp avtalet med åtminstone ett års uppsägningstid. Vid sådan uppsägning ska A-Train AB erhålla viss ersättning som kompensation för bortfallet av avtalet, vilket regleras i detalj i avtalet och därför inte är förenat med

någon förhandling med A-Train AB. Inför sådan potentiell uppsägning bedömer jag också att det är möjligt att planera för en ny offentlig upphandling av driften av Arlandabanan, enligt sådana villkor att samma resultat kan uppnås som rekommenderas för en potentiell omförhandling av avtalet.

En statlig infrastrukturförvaltare

Jag kan se olika scenarier framför mig beroende av de vägval som görs. Oberoende av detta, och att tidpunkten för olika åtgärder kan variera beroende på val och lösning, bedömer jag att när A-Train AB senast år 2050 återlämnar förvaltningen av infrastrukturen med mera till Arlandabanan Infrastructure AB bör staten vidta ytterligare en åtgärd.

För att få en effektiv förvaltning av statlig järnvägsinfrastruktur, och där staten kan fatta beslut kring Arlandabanan och Ostkustbanan utan att behöva ta hänsyn till olika infrastrukturförvaltares rättigheter och skyldigheter, bedömer jag att staten med god framförhållning bör besluta om och vidta åtgärder för att infrastruktur med mera som ägs av Arlandabanan Infrastructure AB införlivas i Trafikverket. Jag anser att det är till gagn för staten och övriga intressenter att det är en statlig infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen mellan Arlanda och Stockholm Central. Det borgar, enligt min bedömning, för ett effektivare nyttjande av järnvägsnätet.

Samtidigt är det av vikt att staten och Trafikverket drar nytta av de erfarenheter och kunskaper som erhållits med nuvarande lösning.

Kapaciteten i järnvägsnätet behöver stärkas

Jag ser behov av flera kapacitetsförstärkningar i järnvägsinfrastrukturen för att säkerställa en tillgänglighet som möter en ökande efterfrågan och som bidrar till att göra transportsystemet mer robust.

Två av dessa kapacitetsförstärkningar är betydande i omfattning. Det gäller dels Fyrspår Uppsala–länsgränsen (Myrbacken), dels Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C–Tomteboda bangård. Planeringsarbetet för dessa projekt har påbörjats. Båda projekten har stor betydelse för kapacitet och funktion i järnvägsnätet.

Därtill ser jag behov av flera andra åtgärder för att höja kapaciteten på Ostkustbanan och skapa bättre funktion i järnvägssystemet i Arlanda flygplats omland. Dessa kapacitetsförstärkningar kommer även att bidra till ökad trafiksäkerhet, en bättre förmåga att stå emot klimatförändringar och att öka robustheten i järnvägssystemet.

Mitt förslag

Förstärk vidmakthållandet av järnvägsinfrastrukturen och öka effektiviteten vid genomförande av åtgärder

Jag föreslår att resurser för vidmakthållande utökas för järnvägsnätet i Arlanda flygplats omland. Det förebyggande underhållet behöver stärkas för att bidra till en ökad kvalitet och tillgänglighet i tågtrafiken (steg 2).

Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att pröva nya arbetsmetoder och kontraktsutformningar med entreprenörerna för att minimera konsekvenserna för tågtrafiken vid genomförande av vidmakthållandeinsatser i syfte att åstadkomma ett mer samhällsekonomiskt effektivt genomförande av dessa åtgärder (steg 2).

Nya förutsättningar behövs för Arlandabanan

Ett köp av aktierna enligt alternativ 1 kräver att överenskommelse kan nås med befintliga aktieägare. En omförhandling enligt alternativ 2 kräver att överenskommelse nås med A-Train AB om ersättningen, inom ramen för vad som bedöms innebära att avtalet fortsatt är ekonomiskt likvärdigt. Alternativ 3 ger regeringen en ökad rådighet över möjligheten att förändra förutsättningarna för Arlandabanan genom att avtalet sägs upp och att en ny situation uppstår. Alternativ 1 och 2 kan exempelvis följer efter varandra.

Jag bedömer att oberoende vägval är den samhällsekonomiska nyttan, främst omfattande konsumentnyttor, vida överstigande statens kostnader för genomförande av förändringarna i form av ersättning till A-Train AB. Koncessionsavtalet har i dag 25 år kvar innan avtalstiden löper ut och nyttan av en förändring avtar naturligt med ju kortare tid det är kvar av koncessionsavtalets löptid. Det är därför enligt min mening samhällsekonomiskt motiverat

att omgående vidta steg för att förändra förutsättningarna för Arlandabanan.

Jag föreslår därför att en förhandlingsperson utses som får i uppdrag att för statens räkning analysera för- och nackdelar med de tre alternativen, föra dialog med A-Train AB samt eventuellt vid behov genomföra förhandlingar med A-Train AB syftande till att åstadkomma förändrade förutsättningar för trafikering på Arlandabanan (steg 2).

Jag föreslår att regering och riksdag med god framförhållning beslutar om att den infrastruktur med mera som ägs och ansvaras av Arlandabanan Infrastructure AB ska införlivas i Trafikverket så att det blir en statlig infrastrukturförvaltare som ansvarar för järnvägsinfrastrukturen mellan Arlanda och Stockholm Central (steg 2). Detta bör senast göras inför år 2050.

Förhandling bör genomföras med andra parter för att säkerställa och realisera nyttorna

Jag ser även behov av att i någon form säkerställa att de möjligheter som ändrade förutsättningar för Arlandabanan skulle kunna resultera i också nyttjas. Därför behöver staten antingen före eller parallellt med vidtagna steg avseende Arlandabanan även föra en dialog och eventuellt förhandla med andra intressenter, som exempelvis Region Stockholm och övriga berörda regioner (steg 2). Syftet med detta är att i möjligaste mån säkerställa att en lägre eller borttagen ”stationsavgift” för avstigande och påstigande passagerare vid Arlanda Central också kommer till stånd samtidigt som möjligheten att utöka utbudet av fler tåglägen också nyttjas för att öka frekvensen i pendel- och regionaltågstrafiken.

Det finns behov av kapacitetsförstärkningar

Jag ser behov av följande kapacitetsförstärkningar i järnvägsnätet av mer omfattande karaktär (steg 3–4):

Fyrspår Uppsala–Länsgränsen Stockholms och Uppsala Län

I den nuvarande nationella planen för transportsystemet 2022–2033 ingår utbyggnad av två nya spår (cirka 23 kilometer dubbelspår) mellan Uppsala Central och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholms län, i närheten av driftplats Myrbacken, samt två nya pendeltågsstationer i Alsike och Bergsbrunna. Åtgärden är i ett planeringsskede och har ännu inte byggstartsrapporterats av regeringen. Åtgärden ingår det avtalade så kallade Uppsalapaketet.

För närvarande pågår arbete med järnvägsplan för sträckan Uppsala Central–Bergsbrunna. I början av november 2024 blev lokaliseringsutredningen klar och Trafikverket har beslutat att gå vidare med de nya spåren längs alternativet befintliga spår. Projektet planeras preliminärt vara färdigställt år 2034.

När projektet är klart och åtgärden genomförd kommer kapacitetssituationen på Ostkustbanan mellan Uppsala och länsgränsen att förbättras genom att snabba och långsamma tåg kan separeras från varandra. Preliminärt kommer fjärr- och regionaltåg trafikera de två nya spåren, medan pendel-, regional- och godståg kommer att använda de två befintliga spåren. Tillgängligheten kommer även att öka genom de två nya stationerna i Alsike och Uppsala södra.

Jag ser inget skäl till att ifrågasätta denna åtgärd, utan bedömer snarare att det är en viktig och brådskande åtgärd för att utveckla järnvägssystemet i området. Jag bedömer att det är samhällsekonomiskt effektivt att få till stånd denna kapacitetsutbyggnad så snabbt som möjligt. Fyrspåret Uppsala till länsgränsen bör genomföras under planperioden 2026–2037 (steg 4). Kostnaden för projektet är beräknat till 16 323 miljoner kronor (prisnivå 2021–02 uppräknad till prisnivå 2023–06).

Märsta Station och bangård

En ombyggnation av Märsta station främjar tillgängligheten till Arlanda flygplats genom att åtgärden ökar kapaciteten och robustheten samtidigt som trafiksäkerheten och resenärsfunktionerna förbättras. Märsta har betydelse i ett redundansperspektiv och har betydelse för tillgängligheten till Arlanda flygplats med buss. Med ombyggnationen kan området kring Märsta station utvecklas med fler bostäder och verksamheter öster om järnvägen.

För att möjliggöra en trafikutveckling och öka robustheten i trafiksystemet behöver de korsande tågvägarna mellan pendeltåg och övriga tåg byggas bort. Åtgärden omfattar även ombyggnad genom ny spårkonfiguration, plattformar och förbättrad stationsmiljö. Med åtgärden får stationen fyra genomgående plattformsspår, för pendel- och regionaltåg. Norr om pendeltågsplattformen ansluts tre uppställningsspår för pendeltåg.

Stationsutformningen innebär att anslutningen till plattformarna är planskild och där nuvarande plankorsning vid Brobyväggen slopas och ersätts av en gång- och cykeltunnel respektive planskild vägbro. Jag bedömer att ombyggnationen av Märsta station och bangård bör anpassas till genomförandet av Fyrspåret Uppsala till länsgränsen och föreslår därför att denna ombyggnation bör genomföras under planperioden 2026–2037 (steg 3–4). Kostnaden är beräknad till 1 406 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer åtgärden som samhällsekonomiskt lönsam.

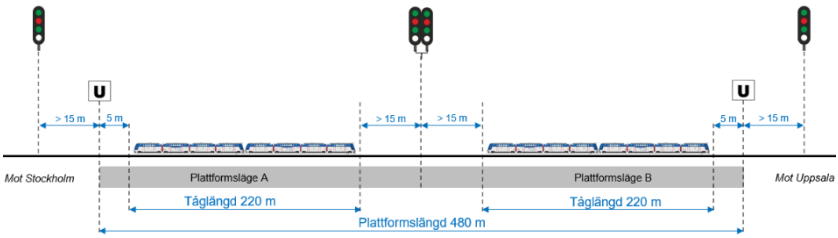
Jag bedömer att det är möjligt att teckna överenskommelse om Märsta station med Sigtuna kommun och Region Stockholm kring fördelning av ansvar, såväl i ett verksamhets-, ägande- och finansiellt perspektiv. Jag uppskattar att cirka 104 miljoner kronor av kostnadsbedömningen ovan tas av annan aktör än staten.

Signalåtgärder och plattformsförlängning vid Arlanda Central

Under högtrafiktid uppstår tidvis tåganhopning vid Arlanda Central när tågen gör uppehåll. Kapacitetshöjande signalåtgärder och plattformsförlängning vid Arlanda Central möjliggör att ett ökat antal tåg kan angöra stationen. Utan en ombyggnad av Arlanda Central kommer stationen att utgöra en flaskhals i stråket Stockholm–Uppsala, när sträckan mellan Uppsala Central och länsgränsen har byggts ut till fyra spår.

Åtgärden innebär att den befintliga plattformen förlängs från 355 meter till 480 meter, som tillsammans med signalåtgärder möjliggör tätare trafikering och att två tåg kan stanna efter varandra vid plattformen. Genom åtgärderna kan kapaciteten öka från 14 till 18 tåg per timme och riktning vid Arlanda Central. Jag föreslår därför att dessa åtgärder genomförs under planperioden 2026–2037, givet att överenskommelser kan träffas med AIAB och A-Train AB.

Figur 8.1 Schematisk skiss över plattformsförlängning vid Arlanda Central



Källa: Trafikverket.

Utöver åtgärderna ovan ser jag behov av att pröva möjligheten att höja hastigheten i Arlandatunneln, vilket också skulle kunna bidra till att höja kapaciteten. Arlandabanan är byggd för 160 km/timme, men på grund av det lufttryck som uppstår när tågen kör in i tunnelmynningen är hastigheten permanent nedsatt till 100 km/timme. En möjlighet skulle kunna vara att anlägga ett tryckutjämningsschakt i tunneln och därmed kunna höja hastigheten för tågen.

AIAB äger denna del av järnvägsinfrastrukturen och A-Train AB är infrastrukturförvaltare. Jag gör därför bedömningen att det krävs en överenskommelse mellan svenska staten, AIAB och A-Train AB för att åstadkomma dessa åtgärder. För att finansiera respektive genomföra åtgärderna kan det finnas behov av att regeringen exempelvis ger en ägaranvisning till AIAB om att infrastrukturen ska utvecklas och att AIAB bör nå en överenskommelse med A-Train om detta. AIAB och A-Train skulle senare kunna nå en överenskommelse med Trafikverket för genomförande av åtgärden. Ägaranvisningen bör även inkludera villkor för finansiering av åtgärden. Beroende på lösning kan det finnas behov för regeringen att ge Trafikverket ett särskilt uppdrag avseende finansiering och genomförande av åtgärden, med hänsyn till att åtgärden behöver genomföras i AIAB:s och A-Trains anläggning. Den totala kostnaden inklusive plattformsförlängning, signalåtgärder och byte av ställverk uppskattas till 670 miljoner kronor (prisnivå 2023–06), varav kostnad som följer av plattformsförlängning med tillhörande signalåtgärder uppskattas till 215 miljoner kronor och ställverksutbytet uppskattas till 455 miljoner kronor. Den senare åtgärden ansvarar A-Train AB för. Om inte ställverksbytet utförs tidigare, bedömer jag att det behöver göras i samband med detta. Jag föreslår att åtgärden genomförs under planperioden 2026–2037.

Signalåtgärder mellan Solna och Skavstaby

Genom optimering av signalernas placering på sträckan Solna–Skavstaby förbättras tillgängligheten till Arlanda flygplats. Genom kortare signalsträckor på såväl inner- som ytterspår förstärks kapaciteten genom att tågen kan trafikera sträckan med kortare intervall. Genom att utveckla hållplats Norrviken till en driftplats ökar även robustheten i pendeltågssystemet, eftersom åtgärden möjliggör tågvändningar vid plattformen vid störningar. Åtgärderna förutsätter ett flertal ställverksåtgärder (ställverksmigrering) längs sträckan, vilket även kan ses som en förberedelse för införande av ERTMS. I åtgärden ingår även en växelförbindelse i Upplands Väsby.

Dessa signalåtgärder stöder pendeltågstrafiken och en trafikering med 20 pendeltåg per timme och riktning genom Citybanan. Därigenom är det möjligt med utökad pendeltågstrafik till Arlanda flygplats. Den signaloptimering som görs innebär även att större nytta kan dras av den kapacitetsförstärkning för tågtrafiken som sker genom utbyggnaden av två till fyra spår mellan Uppsala Central och länsgränsen mellan Uppsala och Stockholms län. Jag föreslår att dessa signalåtgärder genomförs under planperioden 2026–2037 (steg 3). Kostnaderna är beräknade till 602 miljoner kronor (prisnivå 2023-06). Trafikverket bedömer att objektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm Central–Tomteboda bangård

Stockholm Central utgör ett nav för den nationella tågtrafiken och för regionaltåg i östra Mellansverige. Stationen behöver kunna trafikeras av fler och längre tåg när utbyggnader i angränsande järnvägsnät har genomförts. Om inte åtgärder genomförs vid Stockholm Central riskerar trafiken att begränsas på grund av bristande kapacitet och funktion.

Åtgärden syftar till att skapa förutsättningar för punktligare och mer kvalitativ tågtrafik genom förbättrad kapacitet och robusthet för olika funktioner på Stockholm Central och i området närmast norr om Stockholm Central. Ombyggnationerna ska möjliggöra snabba och säkra tågvändningar samt förbättrade möjligheter till service och tidsreglering vid städning och uppställning av tåg.

Fler resenärer ska kunna tas emot och trängseln ska minska genom att kapaciteten i plattformsförbindelser och stationsutrymmen ökar och plattformar förlängs och breddas. Detta resulterar i att vissa servicefunktioner behöver flyttas från Stockholm Central till Tomteboda bangård, strax norr om Stockholm Central. Omlokaliseringen kräver utveckling av Tomteboda bangård för omloppsnära uppställning samt hantering och service av tåg. Utöver detta behöver en kombination av förändringar i spår- och signalanläggningarna genomföras för att stärka kapaciteten på sträckan mellan Stockholm Central och Tomteboda bangård. Eftersom vissa funktioner vid Stockholm Central ska flyttas, behöver åtgärder genomföras först vid Tomteboda bangård. Jag föreslår att åtgärder vid Tomteboda bangård bör påbörjas under planperioden 2026–2037. Den samlade åtgärden inklusive Stockholm Central bedömer jag kommer att behöva en längre genomförandetid och kommer därför att kunna bli klar först senare. Totalkostnaden för hela projektet Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm Central–Tomteboda bangård är beräknat till 20,4 miljarder kronor, inklusive signal och ställverksåtgärder.

När det gäller delen Tomteboda bangård handlar det om bangård inklusive anslutningsspår. I detta ingår cirka 17 kilometer nya spår för uppställning och anslutning i riktning mot Karlberg respektive Hagalund, cirka 100 växlar, ställverk och ny signalanläggning, sex serviceplattformar med plattformstak (cirka 500 meter), planskild plattformsförbindelse med mera. I ombyggnaden ingår även anpassning av befintlig lastplats för godståg och magasinsspår. Kostnaden är beräknad till 4 820 miljoner kronor (prisnivå 2023-06), varav spåranläggning uppgår till 2 025 miljoner kronor, ställverk och signalanläggning till 865 miljoner kronor och serviceanläggning till 1 930 miljoner kronor (steg 4).

ERTMS

Införande av ERTMS utgår från en nationell implementeringsplan. En analys pågår avseende hur en utbyggnad av ERTMS ska genomföras i Stockholmsområdet. Huvudscenariot innebär att ERTMS kommer att införas på Ostkustbanan och Arlandabanan efter banorna söder om det centrala snittet Älvsjö–Ulriksdal och Mälarbanan.

Järnvägsföretagen förutsätts, när ETCS rullas ut, ha utrustat sina fordon med den ombordutrustning som krävs för att trafikera ETCS-utrustade sträckor. Det övergripande beslutet som kommunicerats för det svenska järnvägssystemet generellt är att fordonen behöver vara utrustade med ombordutrustning från år 2030. Stockholm bedöms preliminärt bli aktuellt några år senare, vilket innebär att det kan finnas utrymme att dröja med att utrusta fordonen något. Men om fordonen kommer att trafikera andra ETCS-utrustade sträckor utanför Stockholm kan fordonen ändå behöva vara utrustade till år 2030. Det är enligt min bedömning av stor betydelse att branschen ges tydliga förutsättningar att förbereda sig för detta teknikskifte (steg 3–4).

Godsutredning för Arlanda flygplats omland

Det finns behov av att ytterligare utreda förutsättningarna för godstransporter på järnväg i Arlanda flygplats omland, till exempel för att nå Rosersbergs kombiterminal. Trafikverket bör därför få i uppdrag av regeringen att göra en utredning om förutsättningarna för godstrafik i området och hur förutsättningarna ska kunna förbättras (steg 2).

Tabell 8.2 Förslag till åtgärder i järnvägsinfrastrukturen

Åtgärdsförslag	År 2026–2037	År 2038–2049
Ökade vidmakthållandeinsatser	X	X
Fyrspåret Uppsala-Länsgränsen (Myrbacken)	X	
Märsta station och bangård	X	
Arlanda C plattformsförlängning inklusive signalåtgärder	X	
Signalåtgärder mellan Solna och Skavstaby	X	
Stations och bangårdsombyggnad Stockholm C-Tomteboda bangård	X	X
ERTMS	(X)	X

Förbättra utbudet för järnvägstrafiken

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna och tågbolagen bör pröva möjligheten att utöka frekvensen i pendeltågssystemet och övrig tågtrafik när det gäller att angöra Arlanda C (steg 2).

Vid en förändring av förutsättningarna för Arlandabanan, se redovisning ovan, ser jag behov av att även en förhandling sker med berörda intressenter som ansvarar för att organisera eller utföra persontrafik på järnväg i Arlanda flygplats omland. Syftet med en sådan förhandling är att säkerställa att de nyttor som möjliggörs vid en förändring av förutsättningarna också realiseras. Dessa förhandlingar bör antingen ske före eller parallellt med de åtgärder som vidtas kopplat till att ge nya förutsättningar för Arlandabanan (steg 2–3).

Möjliggör för tågtrafik i nya relationer

För att underlätta för resenärer och öka tillgängligheten till Arlanda flygplats bör staten och andra aktörer inom järnvägssektorn verka för att tågtrafik från södra och västra Sverige, som i dag i regel har Stockholm Central som slutstation, i stället angör Arlanda Central och har Uppsala Central som slutstation. Det skulle förkorta restiden betydligt för de resenärer som vill resa till eller från Arlanda flygplats och som i dag behöver byta tåg vid Stockholm Central. Min bedömning är att tidsvinsten kan uppgå till 15–30 minuter i snitt per resenär och tågbyte, samtidigt som det även skulle kunna skapa en utvecklad tillgänglighet i nya resanderelationer. Jag föreslår att berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer prövar dessa möjligheter (steg 2).

8.6 Omställning till fossilfrihet

Bedömning: Flygbränslets omställning till fossilfrihet är avgörande för luftfartens utveckling. På kort och medellång sikt är el och särskilt biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i tillräcklig omfattning. Jag ser, precis som jag lyft fram i mina tidigare utredningar, behov av att åtgärder vidtas.

Jag har tidigare föreslagit en aktörssammansatt biobränslekommission som värderar och föreslår konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle. Regeringen har i linje med detta förslag gett en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Jag ser mycket positivt på detta initiativ.

Den handlingsplan som utredaren ska ta fram med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten behöver vara uthållig, eftersom frågan är komplex och kommer att kräva både tid och resurser att genomföra. Jag bedömer därför att det statliga åtagandet behöver vara långsiktigt.

Min bedömning

Flygbränslets omställning är avgörande. På kort och medellång sikt är el och biobränsle dagens realistiska alternativ för att uppnå klimatmålen. Sker ingen substantiell ökning av biobränslen kommer priset på biobränsle att öka över tid på grund av den ökade efterfrågan från flera sektorer.

Flygbranschen har själva ställt upp ambitiösa mål för en omställning till ett fossilfritt flyg och i september 2024 redovisades en uppdaterad färdplan inom ramen för regeringsinitiativet Fossilfritt Sverige. Målen innebär att inrikesflyget skall vara fossilfritt senast år 2030 samt att det internationella flyget skall vara fossilfritt senast år 2045, i enlighet med de politiska klimatmålen.

Det föreligger en uppenbar risk att produktionen av biobränsle inte ökar i önskvärd omfattning samtidigt som efterfrågan kommer att öka avsevärt.

Jag har i mina tidigare utredningar påpekat det brådskande behovet av en aktörssammansatt biobränslekommission som ska värdera och föreslå konkreta åtgärder för storskalig produktion av fossilfritt flygbränsle, med syfte att täcka behovet och bidra till att nå klimatmålet år 2045. Jag noterar att åtgärder inom näringslivet har vidtagits för att etablera produktionsanläggningar men omfatt-

ningen av dessa är förhållandevis blygsamma samtidigt som jag noterar att vissa initiativ stoppats.

Regeringen har i maj 2025, i linje med mitt tidigare förslag, gett en bokstavsutredare i uppdrag att analysera och föreslå hur tillgången till hållbara, fossilfria och koldioxidsnåla drivmedel för sjöfarten och luftfarten i Sverige kan främjas. Jag ser mycket positivt på detta initiativ från regeringens sida.

Den handlingsplan som utredaren ska ta fram med konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara och fossilfria drivmedel för sjöfarten och luftfarten behöver vara uthållig, eftersom frågan är komplex och kommer att kräva både tid och resurser att genomföra. Jag bedömer därför att det statliga åtagandet behöver vara långsiktigt.

8.7 Åtgärdsbehov utifrån ett totalförsvarsperspektiv

Bedömning: Med hänsyn till totalförsvarets långsiktiga behov ser jag skäl till flera åtgärder. Jag har utgått från de behov jag ser för Arlanda flygplats omland, men kan samtidigt konstatera att de behov jag ser är av generell art och gäller för ett vidare område. Åtgärder behöver vidtas för att stärka transportsystemet i ett totalförsvarsperspektiv.

Förslag: Jag föreslår en mer robust infrastruktur, vilket följer av de förslag jag lämnat inom väg- och järnvägsområdet genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i noder och stråk. Med det föreslagna Arlandapaketet får vi en mer robust infrastruktur i Arlanda flygplats omland (steg 1–4).

Regeringen bör peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer för allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Trafikverket bör få regeringens uppdrag att löpande analysera trafikutvecklingen och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna (steg 2).

Jag föreslår att regeringen tillser att Sjöfartsverket ges tillräckliga ekonomiska och organisatoriska förutsättningar för att be-

driva isbrytning så att farlederna till Gävle hamn hålls öppna, alternativt att Sjöfartsverket ges möjlighet att prioritera isbrytning i de farleder som har betydelse för bränsletransporterna till Arlanda flygplats (steg 2).

Jag föreslår att regeringen ger Polismyndigheten i uppdrag att förbereda och införa en automatisk och digitaliserad gränskontroll vid Arlanda flygplats (steg 4).

Jag ser behov av att infrastrukturförvaltaren ska kunna vidta åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning på järnväg för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter med hänsyn till Sveriges nationella säkerhet. Infrastrukturförvaltaren bör även utforma sina prioriteringskriterier, vilka kan användas om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas, på ett sådant sätt att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana, och transporter för totalförsvarsändamål det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter. Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet, efter samverkan med Försvarsmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och aktörer inom järnvägsbranschen ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och samhällsviktiga transporter (steg 2).

Regeringen bör, enligt min bedömning, ge Trafikverket i uppdrag att upphandla och tillhandahålla kritiskt material för väg- och järnvägsinfrastruktur, om det efterfrågas, för andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv (steg 2). Dessa tjänster bör baseras på den långsiktiga självkostnaden.

Jag föreslår att Trafikverket ges i uppdrag att svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt att Trafikverket ska verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket bör samverka med berörda aktörer för genomförande av uppdraget (steg 2).

Trafikverket bör i sitt uppdrag som infrastrukturförvaltare och väghållare för statliga vägar och järnvägar säkerställa att man

har tillgång till personal, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden (steg 1–2). Detsamma gäller enligt min uppfattning A-Train AB.

Min bedömning

Mer robust infrastruktur bör skapas

Totalförsvarets behov möts av ett robust och resilient civilsamhälle, bland annat genom ett fungerande transportsystem med en tillförlitlig och tillgänglig infrastruktur. Mina föreslagna åtgärder inom väg och järnväg kommer sammantaget att stärka totalförsvarets funktion på bredden; genom ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkning i väg och järnväg. Det kommer att göra infrastrukturen mer robust och uthållig. Med en förstärkt kollektivtrafik både med buss och tåg förstärks tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och i flygplatsens omland. För att undvika trängselproblem och minskad tillförlitlighet samt för att möta totalförsvarets behov är det brådskande att genomföra flera av åtgärderna i de infrastrukturobjekt jag pekat ut inom både väg och järnvägsområdet. Mitt förslag är att genomförandet av åtgärderna inom väg och järnväg, Arlandapaketet, genomförs i enlighet med min redovisade tidplan under planperioden 2026–2037 respektive 2038–2049.

Samhällsviktiga flyglinjer bör införas

Ett motståndskraftigt civilsamhälle som stödjer totalförsvarets behov förutsätter också att tillgängligheten till alla delar av landet fungerar. Regeringen bör därför peka ut samhällsviktiga inrikes flyglinjer för allmän trafikplikt där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Om flyglinjer skulle upphöra eller ha ett utbud som är färre än två till tre dubbelturer (morgon- och kvällsavgång), särskilt i relationen mellan Arlanda och norra Sverige respektive Gotland, bör trafiken omgående upphandlas. Jag utesluter inte att det även kan finnas relationer i södra Sverige som har ett liknande behov.

Jag föreslår därför, i likhet med mina tidigare utredningar, att regeringen fastställer en kravspecifikation för och därefter beslutar om att införa allmän trafikplikt på samhällsviktiga flyglinjer. Därtill föreslår jag att Trafikverket får uppdraget att löpande analysera trafikutvecklingen och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna. På kommersiella flyglinjer bör allmän trafikplikt införas med motivet att de är samhällsviktiga och jag utesluter inte att fler flyglinjer bör tillkomma:

Minimiutbudet för samhällsviktiga flyglinjer med allmän trafikplikt bör uttryckas på en nivå som innebär minsta möjliga marknadspåverkan, samtidigt som en lägsta nivå av tillgänglighet säkerställs. Om och när den kommersiella flygtrafiken på dessa utpekade flyglinjer skulle upphöra eller kraftigt reduceras bör ett upphandlingsförfarande inledas. Trafikverket bör ges uppdraget att nogsamt bedöma utvecklingen på marknaden och skyndsamt upphandla flygföretag om regelbunden flygtrafik för de utpekade flyglinjer där det inte finns förutsättningar för att fullgöra ett minimiutbud av regelbunden flygtrafik genom kommersiell trafik.

Isfria farleder behöver säkerställas

Jag konstaterar att Arlanda flygplats är beroende av en ständig försörjning av flygbränsle för att tanka de flygplan som trafikerar flygplatsen. Flygbränslet transporteras till Arlanda flygplats från Gävle hamn. Det innebär att flygplatsen är beroende av fungerande sjöfarts- och järnvägstransporter samt den hantering av bränslet som genomförs vid Gävle hamn. Under perioder då väder, vind, temperatur samt avkylning av vattenmassorna bidrar till stark istillväxt är det enligt min uppfattning viktigt att Sjöfartsverket har tillräcklig isbrytningskapacitet för att säkerställa att farlederna kan hållas öppna året runt. Det gäller bland annat för fartyg som transporterar flygbränsle till Gävle hamn för vidare transport till Arlanda flygplats.

Jag föreslår att regeringen tillser att Sjöfartsverket ges förutsättningar för att bedriva isbrytning så att farlederna till Gävle hamn hålls öppna, alternativt att Sjöfartsverket ges möjlighet att priori-

tera isbrytning i de farleder som har betydelse för bränsletransporterna till Arlanda flygplats.

Utvecklad gränskontrollverksamhet för ökad inre säkerhet

Jag vill också särskilt lyfta behovet av att Swedavia bör vidta lämpliga åtgärder i terminalstrukturen för att ge Polismyndigheten goda förutsättningar att bedriva sin gränskontrollverksamhet. Polismyndigheten bör i sin tur investera i ny teknik som möjliggör en automatiserad och digitaliserad gränskontroll för att stärka och effektivisera kontrollen.

Transporter i ett totalförsvarsperspektiv

Järnvägen kan vara ett alternativ bland flera andra för militära och andra samhällsviktiga transporter i ett totalförsvarsperspektiv. Det kan vara transporter för både personer och gods i samband med olika typer av samhällskriser i Arlanda flygplats omland, men även för andra delar av det svenska järnvägsnätet. Från en fredstida krissituation under dagens förhållanden till en situation med höjd beredskap eller krig kan det finnas behov av att genomföra transporter för ett totalförsvarsändamål. Det kan exempelvis handla om skogsbränder och andra naturkatastrofer, behov av att hantera terrorhandlingar och evakueringar. Dessa transporter kan ha tilldelats kapacitet i enlighet med den process för kapacitetstilldelning som råder, men det är också fullt möjligt att behovet av sådana transporter uppkommer mer akut och att det då inte finns ledig kapacitet enligt gällande tågplan.

Nationell säkerhet är varje medlemsstats ansvar inom EU. Unionen ska också respektera medlemsstaternas väsentliga statliga funktioner, särskilt funktioner vars syfte är att hävda deras territoriella integritet, upprätthålla lag och ordning och skydda den nationella säkerheten (jfr artikel 4.2 i fördraget om Europeiska unionen, FEU). Medlemsstaterna har inte heller på ett övergripande plan tilldelat EU befogenheter på området nationell säkerhet (artiklarna 4.1 och 5 FEU). Vissa transporter kan vara av den karaktären att de behövs för att värna om den nationella säkerheten och sådana transporter omfattas inte av SERA-direktivets tillämpning.

Infrastrukturförvaltaren ska enligt järnvägsmarknadslagen (2022:365) tilldela kapacitet med hjälp av avgifter eller i enlighet med prioriteringskriterier som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen om ansökningarna om infrastrukturkapacitet inte kan samordnas. Jag bedömer att dessa prioriteringskriterier bör vara utformade på ett sådant sätt att de även i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana, och att de i tillräcklig grad även beaktar betydelsen av transporter för totalförsvarsändamål, det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter.

Utifrån ett samhälls- och totalförsvarsperspektiv kan jag se behov av att sådana transporter behöver ges prioritet på järnvägen, även i en situation där dessa järnvägstransporter inte tilldelats kapacitet tidigare. Det kan vara möjligt att tillräcklig kapacitet finns ledig och att kapacitet kan tilldelas för dessa transporter i ad hoc. Men det kan också vara så att det inte finns tillräckligt med ledig kapacitet och att det inte är möjligt att få fram dessa transporter utan extraordinära åtgärder.

Utifrån mitt perspektiv är det inte rimligt att ett tidigare tilldelningsbeslut ska gälla i alla situationer. Det kan vid kriser av olika slag, utifrån ett samhälls- och totalförsvarsperspektiv och med koppling till den nationella säkerheten, finnas behov av att frångå redan fattade beslut. Detta får självklart inte ske hur lättvindigt som helst, i grunden ska infrastrukturförvaltarens beslut gälla i enlighet med beslutad tågplan och överenskomna trafikeringsavtal, men i vissa situationer är det enligt min mening rimligt att kunna frångå detta.

Jag bedömer att det finns behov av att införa generella bestämmelser för det svenska järnvägsnätet, och inte enbart begränsa bestämmelser till järnvägsinfrastruktur av betydelse för Arlanda flygplats. Jag ser behov av att järnvägsmarknadslagen och järnvägsmarknadsförordningen ändras för att i vissa situationer möjliggöra en justering av tidigare tilldelningsbeslut. Vid särskilda behov, utifrån ett totalförsvarsperspektiv, bör infrastrukturförvaltaren kunna vidta alla nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter. Jag ser behov av att bestämmelser som möjliggör detta förs in i järnvägsmarknadslagen.

Jag är medveten om att en ny lagstiftning kring kapacitetstilldelning förbereds på Europanivå, även om beslutsprocessen kring denna dragit ut lite i tid, som helt eller delvis kan komma att hantera denna typ av frågeställningar. Jag bedömer trots det att bestämmelser som möjliggör en prioritering av militära och andra samhällsviktiga transporter i ett totalförsvarsperspektiv bör föras in i nuvarande regelverk, eftersom behovet kan aktualiseras redan innan en ny lagstiftning på Europanivå finns på plats och en ny kapacitetsförordning kan börja gälla.

Principer för vad som ska anses vara militära och andra samhällsviktiga transporter bör utarbetas i samverkan mellan närmast berörda myndigheter och i dialog med aktörer inom järnvägsbranschen, men ta sin utgångspunkt i de definitioner som gäller för fredstida krissituationer och samhällsviktig verksamhet enligt förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap. Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet och efter samverkan med Försvarsmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och aktörer inom järnvägsbranschen, ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer av vad som bör kunna anses vara nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter, och där det kan bli aktuellt med att ändra tidigare kapacitetstilldelningsbeslut. Med dessa kompletterande bestämmelser har sedan Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare mandat att fatta beslut om annan prioritering som infrastrukturförvaltare för respektive järnvägsnät.

För att vid behov kunna prioritera nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter behöver järnvägsmarknadslagen, enligt min uppfattning, ges kompletterande bestämmelser. Jag bedömer att konsekvenserna av sådana beslut kommer att vara relativt marginella under en tågplaneperiod, men utesluter inte att det kan skapa olägenheter för redan planerade järnvägstransporter och för de företag eller verksamheter som berörs av en sådan omprioritering. Jag bedömer att det med en sådan ingripande åtgärd är lämpligt att berörda järnvägsföretag och trafikorganisatörer bör ges en ekonomisk kompensation vid större påverkan i samband med att en infrastrukturförvaltare tar tillbaka kapacitet. Kompensationen bör betalas av ut av infrastrukturförvaltaren. Jag bedömer att regeringen bör analysera vidare om det i slutändan bör vara den som ansöker

om nödvändiga militära eller andra samhällsviktiga transporter som ska ta kostnadsansvaret för denna kompensation.

Reservdelshållning av järnvägsspecifikt material behöver säkerställas

Trafikverket är infrastrukturförvaltare för det järnvägsnät som tillhör staten och är tjänsteleverantör för sådana anläggningar för tjänster som tillhör staten och ansluter till järnvägsnätet, om inte något annat beslutats. Exempel på andra aktörer är Jernhusen som enligt bolagsordningen inom ramen för affärsmässighet ska utveckla, förvalta och äga fastigheter, tillhandahålla fastighetsrelaterade tjänster och andra tjänster med anknytning till kollektivt resande och godstransporter på järnväg samt bedriva därmed förenlig verksamhet.

Trafikverket är den dominerande infrastrukturförvaltaren och får enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket bedriva uppdrags-, uthyrnings- och försäljningsverksamhet som är förenlig med verkets uppgifter i övrigt. I detta ingår enligt 6 § i instruktionen bland annat att upphandla och tillhandahålla materiel för väg- och järnvägsinfrastruktur. I uppdragsverksamheten materialförsörjning tillhandahålls tekniskt godkänt järnvägsmateriel till de entreprenörer som utför arbete på järnvägsinfrastrukturen, både för investerings- och underhållsentreprenader, men även andra infrastrukturförvaltare har möjlighet att försörjas med komponenter med mera från Trafikverket.

I maj 2023 spårade ett Arlanda Express tåg ur på A-Trains järnvägsinfrastruktur i Blackvreten. Urspårningen medförde skador på både tåg och infrastruktur. Trafiken kunde återtas efter elva dagar då ett av de två spåren återställts och trafik kunde bedrivas med nedsatt hastighet. Full trafik på bägge spåren återtogs i början av oktober samma år. Reservdelsbrist bidrog till den relativt långa återställningstiden. Enligt JBS initiativ TTT resulterade denna händelse i 1 283 störningstimmar och att 5 311 tåg fick kritiska störningar. Detta kan fungera som ett exempel på betydelsen av att det finns en god tillgång till kritiska reservdelar för att möjliggöra ett snabbt återställande av infrastrukturen vid störningar.

Jag upplever efter dialog med vissa mindre infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer att man har ett ansvar för järnvägsinfra-

strukturen inom sitt område, men att man inte fullt ut säkerställt tillgång till reservdelar för att snabbt kunna återställa järnvägsinfrastrukturen vid händelser och skador på infrastrukturen. Delar av denna infrastruktur har stor betydelse för de transportflöden som sker i Arlanda flygplats omland. Jag ser därför behov av förbättrade förutsättningar för att bidra till en mer robust och resilient järnvägsinfrastruktur. Jag bedömer att Trafikverket har en möjlighet att ta på sig en mer utvecklad roll när det gäller reservdelshållning inom främst järnvägsområdet, men det kan även aktualiseras för kritiska reservdelar också inom vägområdet.

Järnvägsinfrastrukturens funktion är av väsentlig betydelse för en tillförlitlig järnvägstrafik. Infrastrukturförvaltarens och entreprenörernas organisation, kompetens, arbetsfordon och verktyg samt material är av stor betydelse för effektiva förebyggande och avhjälpande insatser och god kvalitet och tillgänglighet i tågtrafiken. Det finns enligt min bedömning behov av att skapa bättre förutsättningar för reservdelshållning. Trafikverket bör enligt min mening ges i uppdrag att hålla reservdelslager för kritiska anläggningar och komponenter för den svenska järnvägsinfrastrukturen. Trafikverket har självklart ett ansvar för sin egen verksamhet och statens järnvägsnät, men med hänsyn till Trafikverkets dominerande ställning som infrastrukturförvaltare bör Trafikverket även kunna utgöra ett stöd till andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer att hålla nödvändiga och kritiska reservdelar i lager. Genom att hantera reservdelshållningen i ett vidare perspektiv, kan en sådan verksamhet bedrivas mer effektivt och till en rimligare kostnad i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Det handlar inte om att ta över ansvaret från de mindre infrastrukturförvaltarna eller tjänsteleverantörernas verksamhet, utan endast att ge dessa ett bättre stöd för det fallet exempelvis olyckan är framme. Det finns ekonomiska skalfördelar i en sådan verksamhet om kostnaderna för reservdelshållning inklusive avropsavtal från tillverkare kan göras gemensamt än att varje enskild infrastrukturförvaltare eller tjänsteleverantör ska göra det själv. Trafikverkets stöd till de övriga aktörerna bör baseras på avtal och en prissättning av tjänsten till självkostnadspris.

Jag ser behov av att Trafikverket utvecklar samverkan och samarbetet med andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer inom järnvägsområdet avseende reservdelsförsörjning i syfte att

kunna upprätthålla ett robust och resilient svenskt järnvägssystem. Jag ser behov av att Trafikverket får ett vidare ansvar utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

Kompetensförsörjning i transportsystemet

I mitt betänkande föreslår jag en rad olika åtgärder för att stärka kapacitet i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten i transportsystemet till och från Arlanda flygplats. Jag ser behov av ökade vidmakthållandeinsatser, effektivare nyttjande av infrastrukturen och kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen. Jag ser även behov av åtgärder i trafikeringen och föreslår exempelvis en utökad tåg- och busstrafik. Jag kan konstatera att många av åtgärderna är nödvändiga och brådskande. Det ställer krav på systemet att klara av att genomföra detta. I ett totalförsvarsperspektiv ställer det dock än större krav på transportsystemet.

För att transportsystemet ska vara hållbart på kort som lång sikt krävs att det finns kompetens hos medarbetare och organisationer inom transportsystemet. Det kan exempelvis handla om att bygga och underhålla infrastruktur eller att utveckla och underhålla fordon och andra tekniska system. Alla aktörer har ansvar för sin egen verksamhet och rekrytering av nödvändig personal eller säkring av kompetens och förmåga genom att anlita entreprenörer och konsulter. Oberoende av hur man organiserar verksamheten kan jag konstatera att en förutsättning är att det finns tillräckligt med kompetens när man behöver den.

I en rapport från 2022 pekar Transportföretagen på transportsektorns långsiktiga rekryteringsbehov fram till 2035. I rapporten lyfter man bland annat fram att det finns ett påtagligt rekryteringsbehov. Den tekniska utvecklingen kommer inte att påverka behovet, trots digitalisering och automatisering kommer transportsektorn att förbli personalintensiv enligt Transportföretagen. Vidare pekar Transportföretagen på komplexa kompetenskrav, där nya tekniska lösningar, som kräver specialiserad arbetskraft, behöver samexistera med äldre system. Transportföretagen ser behov av att utbildningssystemet utvecklas.

Trafikverket redovisade i sitt inriktningsunderlag till regeringen i början av 2024 att det råder kompetensbrist inom hela infrastruk-

tursektorn och att kompetensförsörjningen måste säkras. Trafikverket lyfter fram behovet av ett statligt engagemang tillsammans med branschen.

Inom ramen för Järnvägssektorns samverkansforum (JBS) försöker man driva på sektorns förbättringsarbete. Ett av initiativen inom detta är JBS kompetensförsörjning, där fokus ligger på att skapa intresse för och attrahera fler till järnvägsbranschen. I verksamhetsbeskrivningen 2025–2026 lyfter JBS fram att behoven av nyinvesteringar och underhåll kombinerat med teknikskifte, i form av bland annat digitalisering av branschen, samt förväntade pensionsavgångar understryker vikten av att branschen jobbar gemensamt för att det ska finnas kompetens att tillgå på marknaden. Det är angeläget att öka branschens synlighet och attraktivitet enligt JBS. Inom JBS har man utvecklat en vision för 2050 och tagit fram en första färdplan för att gå i riktning mot visionen. I färdplanen lyfter JBS fram att branschens kompetensförsörjning behöver framtidssäkras genom att inventera morgondagens kompetensbehov, skapa förutsättningar för att möta branschens framtida kompetensbehov bortom dagens, anamma och nyttja teknikutvecklingen samt att attrahera personer till branschen och för branschen relevanta utbildningar.

Trafikverket har i uppdrag att bygga och driva statliga vägar och järnvägar och gör det bland annat genom att upphandla entreprenörer som utför olika beställda åtgärder. Trafikverket är inte den enda aktören med ansvar för infrastruktur, men Trafikverket är en dominerande aktör inom både väg- och järnvägssystemet.

Trafikverket konstaterar i sin årsredovisning för 2024 att kompetensförsörjning är en förutsättning för att verket ska klara sitt uppdrag och att kompetensbrist inom transport- och järnvägssektorn fortsätter vara en utmaning för Trafikverket och branschen. I syfte att bidra till järnvägsbranschens långsiktiga kompetensförsörjning startades Järnvägscollege, ett samarbete och gemensamt ansvar mellan Trafikverket och branschen, som resulterat i att flera utbildningar har startats. Inom Trafikverket finns även Trafikverksskolan som är verkets utbildningsenhet. Skolan levererar utbildningar inom järnväg, väg och sjöfart samt till Trafikverket och erbjuder utbildningar på gymnasie-, yrkeshögskole- och högskolenivå. Skolans utbud uppgår till cirka 500 kurser, där ungefär hälften

är kurser för Trafikverket och hälften är kurser som riktar sig till olika segment i branschen.

Regeringen har redan tidigare pekat på att Trafikverket har ett ansvar för dessa frågor. Enligt Trafikverkets regleringsbrev för 2025 får myndigheten använda 10 miljoner kronor, av verkets anslag för administration, till utgifter för att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. Vidare fick Trafikverket i slutet av 2024 regeringens uppdrag lämna förslag på åtgärder för att stärka den långsiktiga kompetensförsörjningen inom järnvägssektorn. I uppdraget ingår bland annat att analysera vilka framtida kompetensbehov som behöver säkerställas för att upprätthålla en säker och robust anläggning och för att kunna möta och omsätta de ökade åtgärder som följer av den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen avseende perioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas i mitten av maj 2025. Jag har inför mitt slutbetänkande inte haft möjlighet att ta hänsyn till Trafikverkets bedömningar och förslag enligt detta uppdrag.

Jag konstaterar att det inom transport- och transportinfrastrukturområdet finns flera utmaningar och flera yrken där det råder kompetensbrist. Jag kan även konstatera att vissa politiska diskussioner om huruvida underhållsverksamhet ska organiseras inom eller utanför Trafikverket riskerar att bidra till en ökad osäkerhet för hur olika aktörer kan tänka sig satsa på att utveckla sin verksamhet och sin framtida kompetensförsörjning. Jag ser därför betydande risker för framtiden, både för normala situationer som för olika krisskeden i ett totalförsvarsperspektiv.

Jag bedömer att Trafikverket har behov av att ta ett större ansvar för att säkerställa kompetens för att säkra sin egen verksamhet för framtiden. Oberoende av om verksamheten bedrivs i egen regi eller upphandlas via konsulter och entreprenörer behöver arbetskraft kunna allokeras till att bygga och förvalta statlig transportinfrastruktur. Det handlar om att det är attraktivt att arbeta med transportinfrastruktur, att det finns tillräckligt med utbildningsplatser (särskilt inom områden där det råder kompetensbrist) och att det finns möjlighet att få praktik och anställning hos företag och organisationer i branschen. På samma sätt ser jag liknande behov för att säkerställa väl fungerande transporter och infrastruktur i väg- och järnvägssystemen. Här har dock inte Trafikverket samma verksamhetsansvar, utan ansvaret ligger till stor del hos andra aktörer i

branschen. Men även här bedömer jag att Trafikverket kan ha en roll att spela, med tanke på att marknaden och transportsektorn är tämligen fragmentiserad och att det kan vara svårt att få andra hålla ihop det strategiska arbetet kring kompetensförsörjning för framtiden. Transportsystemets funktion är fundamental för ett fungerande samhälle. Företag på marknaden och andra organisationer med ansvar för infrastruktur och transporter har givetvis ett ansvar, men jag bedömer att det finns behov av att ta ett större grepp avseende kompetensförsörjningen. Staten behöver ta ett större ansvar, enligt min bedömning. Utan tillräcklig kompetens riskerar delar av transportsystemet att stanna och det kan exempelvis bli svårt att genomföra mina förslag till infrastrukturobjekt och andra förbättringar i transportsystemet i Arlanda flygplats omland.

En tydligare bild behöver skapas av de framtida behoven för olika yrkes- och kompetensområden och där åtgärder behöver vidtas för att säkerställa möjligheten till utbildning och introduktion på arbetsmarknaden. I detta kan exempelvis ingå att vid upphandling av konsulter och entreprenörer ställa krav på att de ska ha möjlighet att erbjuda praktikplatser och underlätta för nyutbildade att komma in på arbetsmarknaden. Jag kan även se att villkoren och kontraktsformerna för upphandling av underhåll kan utvecklas för att i dagens modell ge möjlighet för exempelvis entreprenörer att bedriva en mer innovativ verksamhet.

Förvaltning av väg- och järnvägsinfrastruktur

För att tillgängligheten till flygplatsen ska fungera under olika beredskaps- och krisskeden, så krävs det en fungerande väg- och järnvägsinfrastruktur. Det ställer krav på såväl ansvariga för infrastruktur som de som ansvarar för trafikverksamhet och olika stödjande funktioner.

När det gäller den statliga väg- och järnvägsinfrastrukturen har Trafikverket ett särskilt ansvar. Verksamhet bedrivs både i egen regi och med stöd av externa resurser. Oberoende av vilka vägval som gjorts avseende olika verksamheter, så ser jag behov av att Trafikverket som ansvarig för statliga vägar och järnvägar i möjligaste mån kan säkerställa att det finns resurser i form av underhållspersonal, arbetsmaskiner, material etcetera för att lösa olika

infrastrukturförvaltaruppgifter. Jag bedömer att detta i alla delar inte är säkerställt i dag, och därför behöver åtgärder vidtas för att skapa en ökad trygghet kring detta.

Trafikverket behöver därför i möjligaste mån säkerställa att den verksamhet som myndigheten ansvarar för kan fungera i de olika skeden som kan aktualiseras. Det kan hanteras på olika sätt. Det kan handla om att definiera samhällsviktig verksamhet och ”krigsplacering” av personal, hur kontrakten med entreprenörerna utformas etcetera.

Mitt förslag

Samhällsviktiga flyglinjer

Regeringen bör besluta om att införa allmän trafikplikt för de samhällsviktiga inrikes flyglinjer där rimliga transportalternativ saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras. Åtminstone följande inrikes flyglinjer bör omfattas av ett sådant beslut:

- Stockholm–Kiruna
- Stockholm–Luleå
- Stockholm–Umeå
- Stockholm–Östersund
- Stockholm–Visby.

Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att löpande följa och utvärdera trafikutvecklingen både generellt för marknaden och specifikt för de utpekade samhällsviktiga flyglinjerna samt att vid behov pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkerställa att den allmänna trafikplikten efterlevs. Jag föreslår att en ny bestämmelse förs in i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Transporter i ett totalförsvarsperspektiv

För att kunna säkerställa nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter ska kunna genomföras i alla skeden bör nya bestämmelser föras in i järnvägsmarknadslagen. Det bör enligt min

uppfattning bli möjligt för infrastrukturförvaltaren att ge prioritet till sådana transporter, även i förhållande till andra järnvägstransporter som redan tilldelats kapacitet.

Med militära och andra samhällsviktiga transporter avses samtliga transporter som är knutna till totalförsvaret, det vill säga både det militära och det civila försvaret. Detta bör även omfatta organisation och strukturer för att värna människors liv och hälsa eller grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter genom att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö när olyckor och krissituationer inträffar.

Järnvägstransporter som behövs utifrån ett totalförsvarsperspektiv bör i möjligaste mån planeras med framförhållning och följa den process för kapacitetstilldelning som följer av SERA-direktivet och järnvägsmarknadslagen (2022:365). Men i den mån det finns behov av att genomföra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål så ska tilldelad kapacitet inte utgöra ett hinder för att tilldela kapacitet till dessa transporter.

Det är rimligt, enligt min uppfattning, att de järnvägsföretag och trafikorganisatörer som drabbas av olägenheten att i sådana situationer få sin tidigare tilldelade kapacitet ändrad eller inställd också kompenseras för detta med hänsyn till de kostnader eller intäktsförluster som kan uppstå för dessa aktörer.

Därtill bör det ställas krav i samma lag om att prioriteringskriterierna bör vara utformade på ett sådant sätt att de i tillräcklig grad även beaktar betydelsen godstransporter, särskilt internationella sådana, och av militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

Trafikverket bör, som beredskapsmyndighet och sektorsansvarig myndighet, efter samverkan med Försvarsmakten, närmast berörda civilberedskapsmyndigheter och andra aktörer inom järnvägsbranschen ges bemyndigande att fastställa mer detaljerade riktlinjer för vad som bör kunna anses vara militära och andra samhällsviktiga transporter.

Jag föreslår således att nya bestämmelser införs i järnvägsmarknadslagen (2022:365) samt i järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

Reservdelshållning av järnvägsspecifikt material behöver säkerställas

Trafikverket bör ges en vidare roll utifrån ett totalförsvarsperspektiv och myndigheten bör ges i uppdrag att kunna erbjuda reservdelsförsörjning till andra infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Trafikverkets erbjudande och tjänst bör baseras på avtalsförhållande mellan berörda parterna och avgifter bör baseras på självkostnadsprissättning. Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket detta i uppdrag och att en ny bestämmelse förs in i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Kompetensförsörjning i transportsystemet

Jag ser behov av att staten tar ett tydligare ansvar för kompetensförsörjningen inom transport- och transportinfrastrukturområdet. Jag föreslår att regeringen ger Trafikverket ett uppdrag och att det fastslås i Trafikverkets instruktion. Jag föreslår att Trafikverket ska svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket ska samverka med berörda aktörer.

Det ligger i Trafikverkets intresse att det finns tillgång till kompetens och arbetskraft för de arbetsuppgifter som krävs för att förvalta och driva väg- och järnvägsinfrastruktur. Trafikverket bör i detta arbete exempelvis samverka med entreprenörer och konsulter på marknaden. När det gäller sektorsperspektivet så ser jag att Trafikverket har en annorlunda roll och bör här snarare verka i en samordnande roll och tillsammans med övriga aktörer i transportsektorn verka för att transportsystemet upplevs som en attraktiv arbetsplats, att yrkesmöjligheter marknadsförs, att inventera och kartlägga behovet av kompetens i sektorn, verka för att praktikplatser skapas hos olika verksamhetsutövare och att rätt förutsättningar skapas i utbildningsvärlden. Här har alla aktörer i transportsektorn ett gemensamt ansvar, men där jag ser att Trafikverket som statens representant kan inta en samordnande roll.

Förvaltning av väg- och järnvägsinfrastruktur

Medborgare, näringsliv och samhället i stort är beroende av en fungerande infrastruktur. Därför är det centralt att Trafikverket och andra infrastrukturförvaltare och väghållare bedriver sin verksamhet på ett sådant sätt att infrastrukturens funktion kan säkerställas i olika beredskaps- och krisskeden. Beroende av om verksamheten bedrivs i egen regi eller inte så kan lösningarna variera. Oberoende av de vägval som infrastrukturförvaltarna eller väghållarna har gjort, behöver de i möjligaste mån klara av att säkerställa att infrastrukturfunktionen fungerar och att ett snabbt återställande är möjligt att genomföra vid olika typer av störningar och samhällskriser.

Trafikverket bör i sitt uppdrag som väghållare och infrastrukturförvaltare för statliga vägar och järnvägar därför säkerställa att man har tillgång till personal, material, entreprenadresurser och arbetsmaskiner i den omfattning som behövs för att upprätthålla ett fungerande statligt väg- och järnvägsnät i olika beredskaps- och krisskeden (steg 1–2). Detsamma bör enligt min uppfattning även gälla A-Train AB.

8.8 Ett Arlandapaket med satsning på väg och järnväg

Bedömning: Jag bedömer att mina förslag till åtgärder, som i flera fall är nödvändiga och brådskande, kan bli svåra att finansiera inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen. Jag ser därför behov av att regeringen lanserar ett Arlandapaket. Jag bedömer att kostnaden för mina förslag, exklusive en process med förändring av förutsättningarna för Arlandabanan, uppgår till cirka 45 miljarder kronor.

Förslag: De föreslagna infrastrukturåtgärderna, inom väg och järnväg, bör paketeras i ett samlat Arlandapaket och finansieras i en samlad lösning.

Min bedömning

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra väg- och järnvägssystemet i Stockholm- och Mälardalsregionen kan bli svåra att fullt ut finansieras inom ramen för nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen. Jag ser behov av att lansera ett Arlandapaket som innefattar föreslagna åtgärder. Skälet för detta är att dessa åtgärder på olika sätt hänger ihop och behöver genomföras med hänsyn till den kontext som råder i planeringen av transportsystemet.

Dessa åtgärder uppgår till en betydande kostnad, men jag bedömer att nyttan för samhället överstiger detta. Jag vill särskilt betona att två av objekten är av en större omfattning (Fyrspåret Uppsala C – länsgränsen och Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C – Tomteboda bangård), där den sammanlagda uppskattade kostnaden uppgår till nära 37 miljarder kronor.

De åtgärder som ingår i Arlandapaketet är enligt min uppfattning både nödvändiga och brådskande för både Stockholms- och Mälardalsregionen. Samtidigt vill jag betona att dessa åtgärder inte bara behövs för Arlandas tillgänglighet, de utgör även nödvändiga åtgärder för Sverige då de är förutsättningsskapande och bidrar till en ökad tillförlitlighet, kapacitet och tillgänglighet till såväl Arlanda flygplats som Stockholms- och Mälardalsregionen samt i förlängningen för hela det svenska transportsystemet. Finansiering, planering och genomförande av dessa åtgärder behöver därför tidigt säkerställas. Det vore självfallet önskvärt om ett samlat paket finansieras inom ramen för befintliga anslag, men jag misstänker samtidigt att det finns utmaningar med hänsyn tagen till omfattningen av de ekonomiska ramarna.

Arlandapaketet behöver under alla omständigheter ett tidigt beslut om finansieringsförutsättningarna eftersom åtgärdernas effekter brådskar. Jag föreslår i detta betänkande olika typer av åtgärder där ansvaret för uppgiften och även finansieringen normalt sett ligger hos olika aktörer. Mina åtgärdsförslag berör exempelvis staten genom Trafikverket, regioner med ansvar för kollektivtrafik, kommuner med ansvar för lokala resecentrum och andra anläggningar och verksamheter, den som kan dra nytta av en förbättrad tillgänglighet till ett visst område och den som direkt använder infrastrukturen i form av spår eller vägar. Jag ser behov av att alla

parter i möjligaste mån kan bidra till att få dessa åtgärder att komma till stånd, även om jag bedömer att staten har den tyngsta rollen att spela. Jag bedömer att det kan bli aktuellt med upplåning av medel för genomförande av investeringar och statlig anslagsfinansiering för de kapitalkostnader som uppkommer, ren anslagsfinansiering, eventuella avgifter och trängselskatter från användare av infrastrukturen samt motprestationer från olika parter genom egen finansiering av såväl infrastruktur som trafikåtgärder, för att statliga åtgärder ska genomföras. Även medfinansiering av andras investeringar och åtgärder kan eventuellt bli aktuellt.

Det är lätt att tro att kostnader endast är förknippade med att vi vidtar och genomför åtgärder. Jag menar, att om mina föreslagna åtgärder inte genomförs, kommer konkurrensfaktorerna för såväl Arlanda flygplats som för Stockholms- och Mälardalsregionen att försämras betydligt. Det kommer på sikt resultera i en sämre utveckling och tillväxt i regionen. Jag anser att de föreslagna åtgärdernas genomförande är ett måste för regionen och för Sverige, för att skapa växtkraft och bättre konkurrensförutsättningar i förhållande till andra regioner i Europa.

Mitt förslag

Jag föreslår att mina ovan föreslagna infrastrukturåtgärder, inom väg- och järnvägsområdet, paketeras i ett samlat Arlandapaket och att finansiering av dessa åtgärder säkerställs i en samlad lösning. Till detta tillkommer statens kostnader för att lösa upp nuvarande förhållande avseende Arlandabanan.

Utöver mina förslag ingående i ett Arlandapaket för effektivisering av transportsystemet och kapacitetsförstärkningar i infrastrukturen, ser jag även behov av tillräckliga resurser för vidmakthållande av vägar och järnvägar. Vidmakthållandeinsatserna i Arlanda flygplats omland bör uppgå till åtskilliga miljarder kronor för vägar och järnvägar under perioden 2026–2037. Det är svårt att dra en tydlig gräns för Arlanda flygplats omland och jag väljer därför att uttala behovet lite mer övergripande. Det behövs dock ökade resurser jämfört med i dag.

Tabell 8.3 Arlandapaketet – förslag till kapacitetsförstärkning i väg- och järnvägsnätet

Kostnaderna anges i miljoner kronor (mnkr) prisnivå 2023–06

Objekt	Tid	Kostnad	Prio
Fyrspåret Uppsala–Länsgränsen (Myrbacken)	2026–2037	16 323	1
Signalåtgärder mellan Solna och Skavstaby	2026–2037	602	2
Märsta station och bangård	2026–2037	1 406	3
Stations- och bangårdsombyggnad Stockholm C–Tomteboda bangård (exkl. ställverk och signalåtgärder)	2026–2045	20 477	4
Arlanda C plattformsförlängning inklusive signalåtgärder *	2026–2037	670	5
ERTMS i Stockholmsområdet	2038–2049	–	6
Summa järnväg exkl. ERTMS		**39 478**	
Väg 265 Additionskörfält Häggvik	2026–2037	704	1
E4 Häggvik–Rotebro	2026–2037	603	2
E4/E18 Hjulsta–Jakobsberg, kapacitetsförstärkning	2026–2037	978	3
E4 Trafikplats Måby	2026–2037	123	4
E4 Glädjen - Arlanda	2026–2037	1 046	5
Väg 905 Måbyleden	2026–2037	28	6
Väg 268/E4–Grana	2026–2037	371	7
E4 Trafikplats Hammarby	2026–2037	297	8
E4 Rotebro–Glädjen	2038–2049	900 – 1 400	9
Summa väg		**5 050–5 550**	
Summa järnväg och väg		**44 528–45 028**	

* Den totala kostnaden inkluderar plattformsförlängning, signalåtgärder och byte av ställverk. De kostnader som följer av plattformsförlängningen på Arlanda C med tillhörande signalåtgärder uppskattas till 215 miljoner kronor (prisnivå 2023-06) och ställverksbytet uppskattas till 455 miljoner kronor. Den senare åtgärden ansvarar A-Train för inom ramen för sitt infrastrukturförvaltarskap.

Till detta kommer även förslag om inrättande av automatiserad och digitaliserad gränskontroll med en uppskattad investeringskostnad på 245 miljoner kronor under perioden 2026–2030 (prisnivå 2023-06).

8.9 I ett vidare perspektiv

Bedömning: Utöver mina förslag i tidigare avsnitt har jag, efter att ha tagit del av olika underlag och efter att ha fört dialog med många intressenter, även sett behov av åtgärder på längre sikt. Dessa åtgärdsområden behöver dock analyseras ytterligare innan det är möjligt att ta ställning till dessa.

Förslag: Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att göra en systemanalys som inkluderar en analys av förutsättningar, behov och konsekvenser av en sexspårsutbyggnad i Stockholmsområdet.

Nedan följer mina bedömningar i ett vidare perspektiv och på lite längre sikt. Dessa punkter ska inte ses som definitiva förslag från min sida, utan ska i stället ses som något som kan aktualiseras i ett senare skede. Jag bedömer att samtliga åtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet. Men jag bedömer att det krävs kompletterande utredningar för att konstatera om det är åtgärder som bör genomföras eller ej med hänsyn till åtgärdernas kostnader och nyttor för samhället.

Utvecklad busstrafik eller BRT-lösningar?

Jag bedömer att det i framtiden kan finnas skäl att införa en fullskalig BRT-lösning eller en enklare variant av ett BRT-system mellan Märsta och Arlanda. Sigtuna kommun har bland annat lyft fram detta objekt. Jag bedömer dock att det behövs göras fördjupade analyser kring ett sådant upplägg för att pröva nyttan i förhållande till de kostnader som följer med ett sådant upplägg. Här behöver man även ta hänsyn till eventuellt ändrade resandeflöden om de övriga åtgärder som jag föreslår genomförs. Därtill är min bedömning att det i nuläget snarare som ett första steg handlar om att utveckla den befintliga busstrafiken och påbörja resan mot ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud för resande mellan Märsta–Arlanda flygplats. Utvecklingen av denna trafik kan ske i flera steg och kan på sikt innebära en mer fullskalig BRT-lösning.

Jag bedömer att en BRT-lösning inte är aktuell under kommande planperiod mellan 2026–2037. Däremot kan det bli aktuellt under den period som följer därefter, givet att efterfrågan utvecklar sig på ett sådant sätt att nyttan överstiger de kostnader som följer av att bygga en separat infrastruktur för en BRT-lösning.

Ytterligare järnvägskapacitet i Uppsala?

Om min idé om fler tåg från södra och västra Sverige som passerar Stockholm som Arlanda innan de ankommer Uppsala som slutstation, kan det finnas behov av ytterligare utveckling av bangårds- och depåkapacitet i Uppsalaområdet. Ytterligare kapacitetsförstärkningar kan då behöva göras vid exempelvis Uppsala Central.

Jag kan heller inte utesluta att det kan finnas skäl att överväga ny underhållsdepå norr om Uppsala (Fullerö) för att kunna avlasta och komplettera exempelvis Hagalunds depåområde i Solna. En sådan åtgärd kan även komma till stånd på mer regionala meriter utifrån planer för utveckling av bland annat den regionala tågtrafiken.

Aroslänken eller andra järnvägsförbindelser i öst-västlig riktning i Arlanda flygplats omland?

Det kan finnas skäl för att knyta ihop järnvägssystemet i öst-västlig riktning på ett än bättre sätt jämfört med hur det ser ut i dag. I dialogen med olika intressenter har det bland annat lyfts fram två idéer. Det gäller dels Aroslänken mellan Enköping och Uppsala, dels sträckan Kungsängen-Upplands Väsby (eller annan dragning i närheten av detta område).

Aroslänken har bland annat lyfts fram från Region Uppsala, Uppsala respektive Enköpings kommuner. De nyttor som lyfts fram med en sådan järnvägsdragning är möjligheten till att på ett bättre sätt knyta ihop Örebro-Västerås-Enköping med Uppsala och Arlanda flygplats. Med en järnväg mellan Enköping-Uppsala förbättras möjligheten till att utveckla arbetsmarknaden i ett storregionalt område. Vidare skulle det bidra till en ökad robusthet i järnvägssystemet.

En järnväg mellan Kungsängen-Upplands Väsby, eller i en annan närliggande relation mellan Mälarbanan och Ostkustbanan, skulle kunna skapa bättre förutsättningar för godstransporter till norra Stockholmsområdet och Rosersbergs kombiterminal. Det skulle kunna skapa bättre förutsättningar för att utveckla järnvägstrafiken från västra Sverige och för godstrafik som inte nödvändigtvis behöver passera Stockholm via den södra infarten. Även här skulle en sådan bana kunna bidra till bättre tillgänglighet för persontrans-

porter exempelvis från Örebro och Västerås till Arlanda flygplats och samtidigt bidra till en bättre robusthet i järnvägssystemet.

Dessa idéer kräver dock mer utredning och analys för att bedöma möjlig nytta i förhållande till de kostnader som kommer uppstå och annan påverkan.

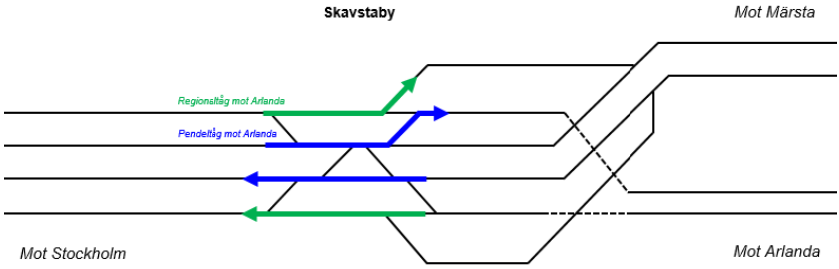
Behov av ett större systemperspektiv – efter 2050

För järnvägen är den bärande tanken både på kort och längre sikt att ha ett systemperspektiv och flera av de åtgärder jag föreslår i Arlandapaketet har just bäring på detta, exempelvis fyrspåret från Uppsala till länsgränsen och åtgärder vid Stockholm Central/ Tomteboda. Väl fungerande regional pendling, långväga resande och godstransporter behöver ett nationellt och regionalt systemperspektiv över tiden. Nedan redovisar jag ett antal systemåtgärder jag bedömer kan behöva genomföras på sikt efter år 2050.

Skavstaby korsningspunkt

En utökad tågtrafik via Arlanda, exempelvis pendeltågens kvartstrafik, leder till att Skavstaby måste kunna trafikeras i samtliga relationer utan att begränsas av korsande tågvägar, kopplingspunkten behöver därför kompletteras med spår- och växelförbindelser. Åtgärdens syfte är att minska beroendet mellan olika trafiksystem och minska sårbarheten i trafiksystemet. Genom att anlägga förbindelser mellan ytterspåren i Skavstaby och dubbelspåret mot Märsta så kan pendeltåg trafikera via Arlanda och regionaltåg trafikera via Märsta samtidigt utan att korsande tågvägar uppstår. Åtgärden bedöms i dag kosta omkring 2 miljarder kronor.

Figur 8.2 **Funktionsskiss med nya (yttre) spår- och växelförbindelser vid Skavstaby som möjliggör trafikering i samtliga relationer utan korsande tågvägar**



Källa: Trafikverket.

Myrbacken korsningspunkt

En utökning av fjärrtrafik över Märsta skapar ökad kapacitetsbelastning vid kopplingspunkt Myrbacken med korsande tågvägar och åtgärdsbehov kan på sikt bli aktuella på motsvarande sätt som vid Skavstaby med en motsvarande kostnadsbedömning.

Fler spår vid Arlanda Central?

Tågtrafiken på Arlandabanan kan relativt snabbt komma upp i infrastrukturens nya kapacitetstak, även med föreslagna åtgärder i detta betänkande. Jag utesluter därför heller inte att det på längre sikt kan finnas behov av ytterligare ett eller två spår på Arlandabanan. Det handlar i så fall om omfattande åtgärder som kräver ytterligare utredningar och analyser.

Sexspårsutbyggnad mellan Tomteboda och Skavstaby.

Det finns ett framtida behov av utökad spårkapacitet, främst mellan Tomteboda och mötet Ostkustbanan/Mälarbanan och vidare till Skavstaby kopplingspunkt. Trafikverket har sedan många år noterat ett framtida behov av en sexspårsutbyggnad längs med Ostkustbanan norr om Stockholm till Skavstaby, som på sikt förmodligen kommer bli nödvändig. Fler tåg kan förväntas till och från Stockholm.

Kapacitetsförstärkning av järnvägarna in mot Stockholm kommer att möjliggöra en vidgad arbetsmarknad och ökad konkurrenskraft i hela regionen och sexspårsutbyggnaderna skulle möjliggöra ökad tillgänglighet för arbetspendling till och från utpekade regionala kärnor. Trafikverket bör få uppdraget att utreda behovet och konsekvenser av en sexspårsutbyggnad.

Roslagsbanan med förlängning till Arlanda

När det gäller Roslagsbanan och en förlängning till Arlanda flygplats så redogör jag mer ingående för detta i tidigare avsnitt i detta betänkande. Även om jag i nuläget inte kan ge mitt stöd för en sådan åtgärd, så utesluter jag heller inte att det i framtiden kan finnas tillräckliga skäl för en förlängning av Roslagsbanan. Jag ser dock behov av ytterligare och mer heltäckande underlag och undersökningar för att kunna ta slutlig ställning i en sådan frågan. Ett sådant projekt är förenat med många svårigheter och utmaningar som behöver klarläggas innan det enligt min bedömning är möjligt att slutlig slå fast vilken inriktning som bör gälla.

9 Finansiering av åtgärder i infrastruktur och transportsystem

Bedömning: Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats kan vara utmanande att fullt ut finansiera inom det transportpolitiska området, med nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen, eller för den delen inom andra politikområden. Jag ser flera av dessa åtgärder som både nödvändiga och brådskande i ett samhällsekonomiskt perspektiv och bedömer därför att det finns behov av att tillämpa ett brett perspektiv över olika finansieringsmöjligheter.

Jag konstaterar att Swedavia AB står inför många betydande investerings- och utvecklingsinsatser. Med hänsyn till Swedavia AB:s ekonomiska och finansiella belägenhet under de senaste åren bedömer jag att Swedavia kommer att ha fullt upp med att klara av att finansiera sina egna investerings- och utvecklingsinsatser. Jag räknar därför inte med att Swedavia i någon större utsträckning kan bistå med finansiering av åtgärder som ligger utanför den direkta egna verksamheten.

Jag bedömer att det finns behov av en bred finansiering av föreslagna åtgärder. Jag ser behov av att staten, kommuner och regioner behöver ta ansvar för finansiering av olika åtgärder tillsammans med finansiering genom skatter och avgifter, där i slutändan även transportköparen får vara med och bidra till finansiering av mina åtgärdsförslag. Även om jag ser behov av alternativ finansiering är min bedömning att anslagsfinansiering kommer vara centralt i det samlade finansieringsupplägget.

Med det fullskaliga ibruktagandet av Förbifart Stockholm år 2030 räknar jag med betydande beteendeförändringar hos trafikanterna, varför det enligt min uppfattning finns behov av att

göra en översyn av det nuvarande upplägget med trängselskatt. Samtidigt ser jag behov av att använda trängselskatter på E4 för att stimulera till minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik.

Förslag: Jag föreslår utökade ekonomiska ramar för finansiering av ett Arlandapaket innehållande ett flertal investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur. Jag föreslår att regering och riksdag medger en utökad lånefinansiering för dessa åtgärder, där räntor och amorteringar betalas av i huvudsak med framtida anslag och trängselavgifter.

För att minska trängseln på E4 och andra vägar samt för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen föreslår jag att en översyn att trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatterna alternativt en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm.

Jag föreslår att investeringen i en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats), utöver ett mindre EU-bidrag, finansieras med anslag alternativt genom lån och där Polismyndigheten får framtida anslag för amortering och betalning av räntor.

Jag föreslår vidare att kommuner, regioner och Swedavia AB finansierar övriga åtgärder i mitt förslag, vilka i förlängningen belastar skattebetalare respektive passagerare, kunder och brukare vid Arlanda flygplats.

9.1 Finansiella förutsättningar

9.1.1 Statens anslags- och lånefinansiering

Statens budget utgör grunden för den finansiella styrningen av statens verksamhet under ett budgetår och består av bland annat inkomster och utgifter i statens budget. Anslag är centralt i statens finansiella styrning och är det vanligaste sättet att finansiera statlig verksamhet. Sammantaget finns det cirka 500 anslag, vilka är uppdelade på 27 utgiftsområden. Anslagets ändamål anger vad medlen får användas till och kan uttryckas med olika detaljeringsgrad.

Bestämmelser kring statens budget och hur statens resurser får användas följer bland annat av författningar som kungörelse (1974:152) om beslutad ny regeringsform, budgetlag (2011:203) och anslagsförordning (2011:223).

Det är riksdagen som enligt regeringsformen beslutar om skatter och avgifter till staten samt om statens budget. Inför riksdagens behandling lämnar regeringen sin budgetproposition till riksdagen. Anslag och inkomster får inte användas på annat sätt än vad riksdagen har bestämt. Regeringen är den som förvaltar och förfogar över statens tillgångar, såvida de inte avser riksdagens myndigheter eller i lag har avsatts till särskild förvaltning. Regeringen får dock inte utan riksdagens medgivande ta upp lån eller göra andra ekonomiska åtaganden för staten.

Efter riksdagens ställningstagande delar regeringen in de anslag som anvisats av riksdagen i olika poster. Underindelningen av anslag i anslagsposter och delposter innebär att regeringen på ett transparent sätt kan styra hur ett anslag ska användas. I regleringsbrevet bestämmer regeringen sedan hur stor del av anslaget som en viss myndighet, till exempel Trafikverket, får använda och regeringen kan ange mer detaljerade villkor kring hur anslagsmedlen får användas.

Anslag kan delas upp i två kategorier efter vad de används till; anslag som i huvudsak är avsedda för förvaltningsändamål och övriga anslag, ofta kallade sakanslag. De senare anslagen används framför allt för att finansiera direkta utgifter för transfereringar och anslagsfinansierade investeringar.

Den formella benämningen på alla anslag är ramanslag. Ramanslaget möjliggör att myndigheter inom vissa ramar får spara delar av anslaget till följande budgetår och ta en anslagskredit i anspråk. Syftet med anslagssparandet är att främja en god hushållning och använda anslagsmedlen effektivt och syftet med anslagskrediten är att ge möjlighet för myndigheter att hantera oförutsedda händelser inom befintlig verksamhet.

Huvudregeln enligt statens modell för upplåning är att myndigheter ska finansiera sina verksamhetsinvesteringar med lån hos Riksgälden. I vissa fall har regeringen i särskild ordning beslutat om att myndigheter ska finansiera verksamhetsinvesteringar direkt med anslag. Av kapitalförsörjningsförordningen följer hur verksamhetsinvesteringar ska finansieras genom lån och hur eventuella försäljningsinkomster får användas. Låneramen för respektive myndighet

framgår av regleringsbrevet. Låneramen anger ett tak för hur stora investeringar i anläggningstillgångar som myndigheten får ha.

Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2025 innehåller bland annat mål och återrapporteringskrav, organisationsstyrning, uppdrag och villkor för finansiering. När det gäller finansiering och utveckling av statens transportinfrastruktur disponerar Trafikverket exempelvis anslagsposterna järnvägsinvesteringar (ap.10.2) respektive räntor och återbetalning av lån för järnvägar (ap.7.2). Av regleringsbrevet framgår även i vilken omfattning som anslagskredit kan användas för olika anslagsposter samt vilka låneramar som finns för verksamhetsinvesteringar. I regleringsbrevet ingår även beräknad budget för avgiftsbelagd verksamhet, till exempel avseende banavgifter.

9.1.2 Statliga bolag

Utgångspunkten för regeringens bolagsstyrning är den svenska bolagsstyrningsmodellen, vilket bland annat innebär att de bolag som ägs av staten styrs associationsrättsligt på samma sätt som privatägda bolag med bolagsstämman som det högsta beslutande organet. Exempel på statliga bolag är Arlandabanan Infrastructure AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SJ AB, Svevia AB och Swedavia AB. Bolag med statligt ägande lyder som utgångspunkt under samma lagar och regler som privatägda bolag, se figur nedan.

Figur 9.1 Ramverket för bolag med statligt ägande

Bolag med statligt ägande styrs likt privatägda bolag i första hand av aktiebolagslagen. Bolagsstyrningen skiljer sig väsentligt från styrningen av statliga myndigheter.

	Rättsligt ramverk	Verksamhet och uppdrag	Högsta beslutande organ
Bolag med statligt ägande	• Aktiebolagslagen • Statens ägarpolicy • Regelverk för emittenter[1)] • Svensk kod för bolagsstyrning	• Bolagsordningens verksamhetsparagraf • Ägaranvisning [2)]	Bolagsstämma
Börsnoterade bolag	• Aktiebolagslagen • Regelverk för emittenter • Svensk kod för bolagsstyrning	• Bolagsordningens verksamhetsparagraf	Bolagsstämma
Myndigheter	• Myndighetsförordningen • Förordning med instruktion för myndigheter	• Regleringsbrev • Särskilda regeringsbeslut om uppdrag	Myndighetschef/styrelse eller nämnd

1) Gäller för extern rapportering.
2) Förekommer i huvudsak för bolag med särskilt beslutat samhällsuppdrag.
Källa: Regeringen.

Bolag med statligt ägande verkar i de flesta fall på marknadsmässiga villkor på konkurrensutsatta marknader och har i princip samma förutsättningar som de andra aktörerna på marknaden.

För statliga bolag med särskilt beslutade samhällsuppdrag fastställs uppdragsmål för att möjliggöra uppföljning av hur väl bolagen uppfyller uppdragen. De ekonomiska målen bestäms normalt i samband med uppdragsmålen och föreslås av styrelsen och beslutas av ägaren på bolagsstämman. Ekonomiska mål tas vanligtvis fram för kapitalstruktur, lönsamhet och utdelning. Ett bolag anses ha ett särskilt beslutat samhällsuppdrag när riksdagen har beslutat om att bolaget ska bedriva verksamhet som helt eller delvis syftar till att generera andra effekter än ekonomisk avkastning till ägaren. Swedavia AB är ett av 22 bolag med särskilt beslutade samhällsuppdrag. För de bolag som har särskilt beslutade samhällsuppdrag tas uppdragsmål fram av ägaren i dialog med respektive bolag. Swedavia AB är ett av bolagen som hittills fått ett beslutat uppdragsmål.

Swedavia AB har under de senaste åren haft stora ekonomiska utmaningar. Med covid-19-pandemin följde ett minskat resande och lägre omsättning för Swedavia AB med negativa rörelseresultat och årsresultat som följd. För 2024 redovisar Swedavia dock ett svagt rörelsepositivt resultat samtidigt som årsresultatet fortfarande är negativt. Nedan redovisas några ekonomiska nyckeltal för Swedavia.

Tabell 9.1 Nyckeltal för Swedavia AB för perioden 2017–2024

Miljoner svenska kronor om inget annat anges

	2024	2023	2022	2021	2020	2019	2018	2017
Nettoomsättning	6 393	5 931	4 846	2 717	2 494	6 235	5 922	5 745
Rörelseresultat	26	–318	–783	–1 385	–1 593	709	682	651
Rörelsemarginal, %	0,4	–5,4	–16,2	–51,0	–63,9	11,4	11,5	11,3
Årets resultat	–227	–353	–709	–1 182	–1 282	583	517	407
Avkastning operativt kapital, %	0,3	–1,2	–3,3	–6,3	–7,5	4,6	4,6	5,1
Skuldsättningsgrad, ggr	1,3	1,0	1,0	0,8	1,0	1,1	1,1	1,0
Investeringar	1 790	2 010	1 814	1 831	2 856	3460	3 195	3 866
Utdelning	–	–	–	–	–	–	–	122
Medeltal anställda	2 769	2 603	2 364	2 244	2 600	3 050	3 217	3 074
Antal resenärer, miljoner	32,5	32,1	27,6	11,9	10,3	40,2	42,0	41,9
Driftkostnader per avresande resenärer, kr	301,4	299,8	291,4	526,2	677,5	212,6	200,7	192,9
Kommersiella intäkter per avresande resenärer, kr	101,1	95,2	88,1	86,9	98,0	81,0	75,2	75,7
Genomsnittlig ränta, %	2,8	2,8	2,2	1,3	1,2	1,1	1,0	1,4
Räntebindningstid, år	3,6	4,1	4,2	2,9	3,3	3,8	2,7	3,4
Kapitalbindningstid, år	3,2	3,7	3,6	4,4	4,2	5,0	4,2	3,4

Källa: Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisningar 2018–2024. Kommentar: Driftkostnader per avresande passagerare för 2017–18 har justerats i senare års- och hållbarhetsredovisningar.

9.1.3 Finansiering från andra

Medfinansiering och förskottering av statlig infrastruktur

Medfinansiering från kommuner, regioner och andra aktörer, exempelvis enskilda företag, kan helt eller delvis finansiera statlig infrastruktur och kan resultera i effektiva lösningar för transportsystemet. I Sverige finns en lång tradition av diskussioner och överenskommelser om medfinansiering på alla nivåer, från nationell, regional till lokal nivå. Under år 2024 erhöll Trafikverket knappt 1,2 miljarder kronor i medfinansiering av statlig infrastruktur från olika avtalsparter.

Statens infrastruktur kan även erhålla finansiering från EU:s strukturfonder för insatser inom infrastruktur, sysselsättning, lokal och regional utveckling samt från EU för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet TEN-T.

Byggandet av statlig infrastruktur kan tidigareläggas genom förskottering (lån) från kommuner, landsting eller enskilda. Trafikverket får finansiera utbyggnad av väg och järnväg, samt anläggande

av allmän farled som staten ansvarar för, genom förskottering från kommuner, regioner eller andra aktörer om åtgärder genomförs i enlighet med nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

Finansiering inom EU

Europeiska investeringsbanken (EIB) kan ge en långsiktig lånefinansiering genom bland annat investering i infrastrukturobjekt som stödjer EU:s mål att stödja klimatåtgärder och miljön, digitalisering och teknisk innovation, säkerhet och försvar. I Sverige har EIB tillsammans med Europeiska investeringsfonden (EIF) under 2024 tillhandahållit finansiering motsvarande 1,9 miljarder euro. Bland annat delfinansierar EIB Stockholms stads projekt Slussen med 7 miljarder kronor och Stockholms stads och Region Stockholms utbyggnad av t-banan i Stockholm med 12 miljarder kronor.

CEF, eller fonden för ett sammanlänkat Europa är EU:s finansieringsprogram för att genomföra det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T, se avsnitt 4.6.2). CEF-förordningen (EU) 2021/1153 gäller för perioden 2021–2027. CEF Transport har en budget på 25,8 miljarder euro under den aktuella programperioden, där flera svenska projekt har tilldelats medel. CEF transport har bland annat projekt som syftar till att undanröja flaskhalsar eller överbrygga saknade länkar i olika delar av stomnätet och det övergripande nätet inom TEN-T. Arlanda flygplats, E4 Uppsalavägen Gävle Hamn och Ostkustbanan är exempel på infrastruktur i det europeiska stomnätet.

Under programperioden 2021–2027 investerar den europeiska regionala utvecklingsfonden i 863 miljoner euro i Sverige. Fondmedel gått till ett antal temaområden, bland annat till digitalisering och bredband, miljö och klimat, kompetensförsörjning, transporter och resande.

9.1.4 Skatter och avgifter

Trängselskatt

Legala förutsättningar

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldigheten inträder när en skattepliktig bil används vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lag (2004:629) om trängselskatt gäller för hela Sverige, men för närvarande tas trängselskatt endast ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun enligt 10 § i lagen.

Avtalsmässiga förutsättningar

Till grund för uttag av trängselskatt finns de avtal som följer av Stockholmsförhandlingen respektive Sverigeförhandlingen. Stockholmsförhandlingen 2010 omfattade bland annat Förbifart Stockholm, 2013 års Stockholmsförhandling omfattade bland annat tunnelbaneutbyggnad och bostadsbyggande (Barkarby, Arenastaden och Nacka–Söderort) och Sverigeförhandlingen 2016 omfattade bland annat tunnelbaneutbyggnad och bostadsbyggande (Södra Hagalund, Fridhemsplan–Älvsjö, Spårväg Syd, Roslagsbanan till city).

Finansiering med trängselskatt

Enligt budgetpropositionen för 2025 får anslaget för trängselskatt i Stockholm användas till investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten, statlig medfinansiering till projektering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen, medfinansiering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen, investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

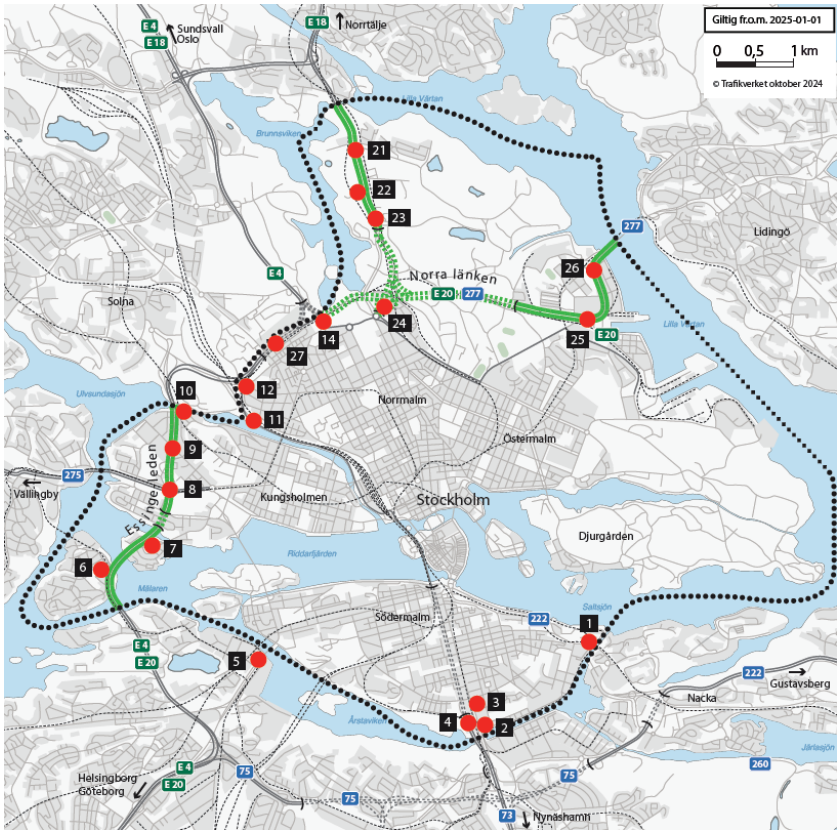
Uttag av trängselskatt

Trängselskatten i Stockholm tas ut på bestämda tider för fordon som körs in i och ut ur Stockholms innerstad samt på Essingeleden. Trängselskatten är beroende av vid vilken tidpunkt ett fordon passerar en betalstation samt om det är låg- eller högsäsong (högsäsong 2025: 1 mars–19 juni och 15 augusti–30 november). Skatt tas inte ut helgdag, vissa dagar före helgdag eller under juli månad (förutom de fem första vardagarna). Skatten tas ut mellan kl. 06.00–18.29 och varierar under högsäsong mellan 11–45 kronor per passage för innerstaden och 11–40 kronor per passage för Essingeleden. Under lågsäsong varierar skatten mellan 11–35 kronor respektive 11–30 kronor per passage. Det högsta beloppet per dag och fordon uppgår dock till 135 kronor under högsäsong och 105 kronor under lågsäsong.

I figuren nedan framgår trängselskatteområdet samt platser med betalstationer.

Figur 9.2 Översiktskarta över samtliga betalstationer i Stockholm

Vissa av betalstationerna i översiktskartan består i praktiken av flera betalstationer.



Källa: Transportstyrelsen.

Vägavgift och andra infrastrukturavgifter

Sverige är sedan den 1 januari 1998 anslutet till Eurovinjettsamarbetet, som är ett samarbete i form av ett gemensamt uttag av vägavgifter för tunga godstransporter vid användande av vissa vägar. I vägavgiftssamarbetet deltar förutom Sverige även Luxemburg och Nederländerna. En vägavgift som är betald i ett av dessa länder gäller även för färd inom övriga anslutna länders vägnät. Vägavgift ska betalas för alla lastbilar och lastbilsekipage som har en totalvikt på minst 12 ton och som uteslutande är avsedda för godstransport på järnväg. Vissa lastbilar är undantagna från avgiftsplikt.

För svenskregistrerade lastbilar gäller vägavgiften på hela vägnätet och avgiften tas ut för ett år i taget. För utlandsregistrerade lastbilar ska vägavgift betalas för alla motorvägar samt för vissa andra vägar (E4 mellan Uppsala och finska gränsen, E10 mellan Töre och norska gränsen, E12 mellan Holmsund och norska gränsen, E14 mellan Sundsvall och norska gränsen, E22 mellan Karlskrona och Norrköping samt E65 mellan Svedala och Ystad). Vägavgiften ska för utlandsregistrerade lastbilar vara betald innan färd på vägavgiftsbelagd väg påbörjas. Avgifterna kan betalas per dag, vecka, månad eller år.

Den 25 mars 2025 ändrades lagstiftningen. Utöver de sedan tidigare gjorda differentieringarna ska numera vägavgiften även differentieras utifrån koldioxidutsläppsklass[1]. Vid samma tillfälle gjordes även en generell men begränsad höjning av avgiftsnivåerna.

Vägavgiften baseras på bestämmelser i lag (1997:1137) om vägavgift för vissa tunga fordon, som följer av eurovinjettdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter på fordon för användningen av väginfrastrukturer, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/362. Eurovignettedirektivet utgör inget hinder för Sverige att tillämpa avgifter som är särskilt utformade för att minska trängsel eller för att motverka miljöpåverkan inklusive vägar i det transeuropeiska nätet som går genom tättbebyggda områden.

Infrastrukturavgifter, är avgifter som tas ut för att finansiera byggnationer av en ny bro eller tunnel. Den som använder bron eller tunneln är därmed med och betalar för den. När infrastrukturen är färdigbetalt tas avgiften bort. För närvarande tas infrastrukturavgifter för färd över broar ut på Öresundsbron, Motalabron (Motalaviken på väg 50), Sundsvallsbron (Sundsvallsfjärden på Europaväg 4) och Skurubron i Nacka (Skurusundet på väg 222). Infrastrukturavgifterna regleras i lagen (2024:172) om infrastrukturavgifter på väg och i förordning (2014:1564) om infrastrukturavgifter på väg.

[1] Vägavgiftens storlek beror på hur många hjulaxlar lastbilen har och vilka utsläppskrav som lastbilens motor uppfyller avseende koldioxidutsläppsklass, samt i förekommande fall, euroutsläppsklass.

Banavgifter och avgifter för tjänster

Legala förutsättningar

Möjligheterna att finansiera åtgärder i järnvägsinfrastrukturen följer av järnvägsmarknadslagen (2022:365) och det bakomliggande SERA-direktivet. För Trafikverkets del följer vissa kompletterande förutsättningar även av järnvägsmarknadsförordningen (2022:416).

Huvudprincipen för avgiftsuttaget är att avgifterna ska baseras på den kostnad som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon, vilket mer vanligt i ett svenskt perspektiv kan kallas marginalkostnadsbaserade avgifter. Det finns dock två möjligheter enligt lagstiftningen att ta ut finansierande avgifter.

Infrastrukturförvaltaren får, för att täcka sina kostnader, ta ut en högre avgift om det är förenligt med ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Sådana avgifter får dock inte sättas så högt att de marknadssegment som åtminstone kan betala den marginalkostnadsbaserade avgiften med tillägg för ett vinstuttag som marknaden kan bära hindras från att använda infrastrukturen.

Infrastrukturförvaltaren får också, på grundval av den långsiktiga kostnaden för ett särskilt infrastrukturprojekt som ökar effektiviteten i järnvägssystemet och som har avslutats efter 1988, ta ut högre avgifter om projektet inte skulle ha kommit till stånd om avgifterna hade begränsats enligt huvudprincipen.

Ett villkor som kan påverka möjligheterna är att SERA-direktivet även anger att det avgiftssystem som infrastrukturförvaltaren använder ska vara baserat på samma principer över hela infrastrukturförvaltarens järnvägsnät, med undantag från avgift för ett särskilt infrastrukturprojekt.

När det gäller det som definieras som tjänster i järnvägsmarknadslagen anger bland annat lagen att avgiften inte får överstiga kostnaden för att tillhandahålla tjänsten med tillägg för en rimlig vinst. Som rimlig vinst anses sådan avkastning på eget kapital som tar hänsyn till den risk som tjänsteleverantören löper och som ligger i linje med den genomsnittliga avkastningen för företag i branschen under de senaste åren.

Infrastrukturförvaltare och banavgifter i Arlanda flygplats omland

I Arlanda flygplats omland är de viktigaste infrastrukturförvaltarna Trafikverket, som förvaltar det järnvägsnät som tillhör staten, och A-Train, som förvaltar Arlandabanan i enlighet med det avtal som träffats mellan A-Train och Arlandabanan Infrastructure AB.

Trafikverket redovisar förutsättningarna för sitt järnvägsnät och de avgifter som gäller för trafikering på nätet i sin järnvägsnätsbeskrivning, vilken ges ut för varje tågplaneperiod. Likaså gör A-Train AB vad gäller Arlandabanan.

För 2024 uppgick Trafikverkets banavgifter till cirka 2,5 miljoner kronor, vilket innefattar banavgifter enligt minimipaketet samt grundläggande bantillträdestjänster.

Trafikverket har under ett antal år förändrat banavgifterna, både vad gäller nivå och avgiftskomponenter i avgiftssystemet. Syftet har bland annat varit att möta de krav som följer av Transportstyrelsens föreläggande kring banavgifter. Enligt föreläggandet ska Trafikverket senast i Tågplan 2025 utforma den del av avgifterna för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som benämns spåravgift så att den för godstrafik och tjänstetåg uppgår till den kostnad som uppstår som en direkt följd (marginalkostnad) av framförandet av järnvägsfordon.

För 2025 innebar den beräknade förändringen att avgifterna skulle sänkas för persontrafiken med cirka 256 miljoner kronor (i genomsnitt 16 procent), medan att den skulle höjas för godstrafiken med cirka 335 miljoner kronor (i snitt 37 procent). Totalt sett beräknade Trafikverket att banavgifterna skulle höjas med cirka 79 miljoner kronor jämfört med 2024. Trafikverket konstaterar i sin underlagsrapport att dessa avgiftsförändringar sammantaget inte ska leda till att något enskilt segment slås ut från marknaden.

För minimipaketet av tillträdestjänster (tågläge) tar Trafikverket för tågplan 2025 ut spåravgift (kronor per bruttotonkilometer), tåglägesavgift (kronor per tågkilometer) och passageavgift för godstrafik som passerar Öresundsförbindelsen (kronor per passage). Spåravgifterna visar på sambandet mellan underhållskostnader och tågens bruttovikt respektive genomsnittliga axellast. Tåglägesavgiften speglar de genomsnittliga direkta kostnaderna som uppstår som en direkt följd av framförandet av järnvägsfordon. Båda dessa avgifter får ses som en del i den kostnad som direkt följer av framförandet av järn-

vägsfordon. Passageavgiften vid Öresundsförbindelsen tas ut som avgift för ett särskilt infrastrukturprojekt.

Trafikverket fick i juni 2024 regeringens uppdrag att se över de banavgifter som tas ut på det statliga järnvägsnätet. I uppdraget ingår även att Trafikverket ska uppdatera sin strategi för banavgifter. Uppdraget ska redovisas senast i slutet av juni 2025.

A-Train AB redovisar förutsättningarna för trafikering på ”Arlanda Link” i sin järnvägsnätsbeskrivning. För utnyttjande av järnvägsinfrastrukturen tar A-Train ut dels en marginalkostnadsbaserad avgift i form av spåravgift, dels en särskild avgift för att bidra till kostnadstäckning i form av en stationsavgift. Den särskilda avgiften tas ut som en stationsavgift och betalas till A-Train för varje resenär och pendlare som stiger av eller på järnvägsföretagets tåg. Stationsavgiften baseras på de totala kostnaderna som A-Train bär för järnvägsinfrastrukturen på Arlanda Link fördelade på prognostiserat antal resenärer. För tågplan 2025 uppgår stationsavgiften till 138 kronor per resenär. För pendlare uppgår stationsavgiften för samma period till 419 kronor per periodbiljett för varje påbörjad 30-dagarsperiod, oavsett hur många resor som sker med periodbiljetten.

9.2 Analys och förslag

9.2.1 Inledande resonemang

Jag bedömer att mina förslag till åtgärder för att förbättra kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats kan vara utmanande att fullt ut finansiera inom det transportpolitiska området, med nuvarande ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen, eller för den delen inom andra politikområden. Jag ser flera av dessa åtgärder som både nödvändiga och brådskande i ett samhällsekonomiskt perspektiv och bedömer därför att det finns behov av att tillämpa ett brett perspektiv över olika finansieringsmöjligheter.

Jag bedömer att det finns behov av en bred finansiering av föreslagna åtgärder. Jag ser behov av att staten, kommuner och regioner behöver ta ansvar för finansiering av olika åtgärder tillsammans med finansiering genom skatter och avgifter, där i slutändan även transportköparen får vara med och bidra till finansiering av mina åtgärds-

förslag. Även om jag ser behov av alternativ finansiering är min bedömning att anslagsfinansiering kommer vara centralt i det samlade finansieringsupplägget.

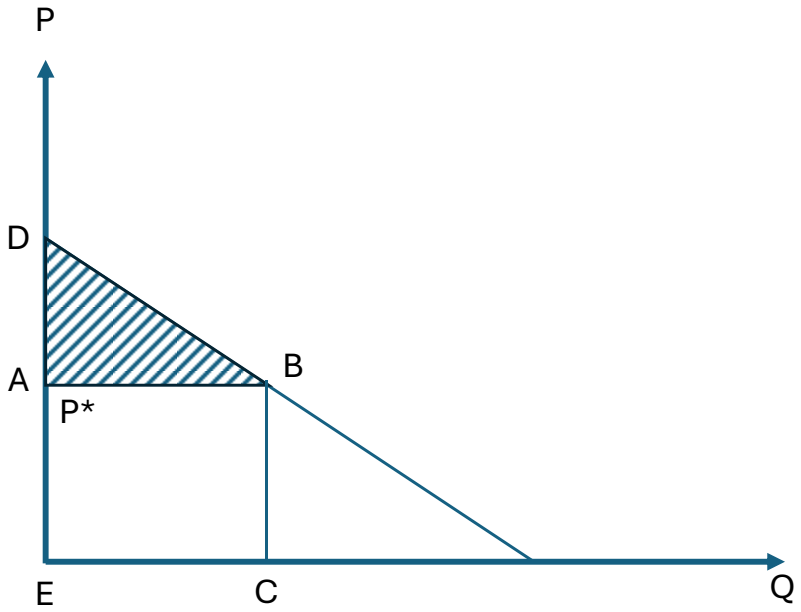
Köra bil på en väg, det vill säga att konsumera vägen för bilåkning, är förenat med låga kostnader. Det uppstår förvisso kostnader på grund av slitage av vägen samt kostnader i form av utsläpp, åtminstone om drivmedlet är tillverkat av fossil energi. Dessa kostnader är dock mycket låga jämfört med produktionen av en väg. En väg har därmed karaktären av en kollektiv vara.

Kollektiva varor och tjänster har den egenskapen att om de inte är reglerade i någon form så kommer det, i en marknadsekonomi, inte att produceras en effektiv mängd av dessa. Marginalkostnaden för en renodlad kollektiv vara eller tjänst, exempelvis ett nationellt militärt försvar, är noll medan produktionen av varan ofta är hög.

Då marginalkostnaden är noll så är det effektiva priset också noll. Om ett pris över noll tas ut så produceras inte en effektiv mängd av den kollektiva varan. Ur ekonomisk-teoretisk ståndpunkt är det således effektivt att inte ta ut några avgifter för att köra på vägar i en sådan situation.

Vägbyggen är också förenat med positiva externaliteter. Om exempelvis en ny väg sammanbinder två vägar som fanns tidigare ökar nyttan av dessa två vägar. Uppstår trängsel på en väg uppstår en kostnad. Kostnader består i alternativkostnaden för en konsument jämfört med att sitta i en kö. Alternativkostnaden uttrycks ibland som den arbetsinkomst man går miste om när man sitter i en kö. Trängsel kan undvikas genom att man tar ut en trängselavgift/skatt. Genom att ta ut en trängselskatt så fördelas varan eller tjänsten, det vill säga fördelas möjligheten att åka på vägen, till de som har högst betalningsvilja för tjänsten i stället för att den tillfaller de som har en genomsnittlig betalningsvilja för tjänsten. Det uppstår därmed en samhällelig effektivitetsvinst. Detta visas i figuren nedan.

Figur 9.3 Samhällelig effektivitetsvinst



Källa: Egen produktion.

Antag att punkten C visar hur många bilar som kan färdas på en väg vid en given tidpunkt. Vi ser att den samhälleliga intäkten vid priset lika med noll är ytan ABCE. Om priset i stället sätts (p*) så att köer inte uppstår blir den samhälleliga nyttan DBCE. Den samhälleliga nyttan ökar således med DAB. Vi ser också att den samhälleliga nyttan ökar kontinuerligt då priset ökar från noll till p* (det effektiva priset).

9.2.2 Finansiering genom anslag och lån

Av budgetlagen (2011:203) följer att staten i sin verksamhet ska eftersträva hög effektivitet och god hushållning med statens medel. Den finansiella styrningen i staten ska bidra till en effektiv resursanvändning genom att säkerställa att det finns tydliga regler för hur statens medel används och redovisas. Styrningen syftar bland annat till att ha kontroll över vilka utgifter, ekonomiska åtaganden och betalningar som olika delar av statsförvaltningen får göra för statens

räkning, så att statens medel nyttjas på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt och enligt politiska prioriteringar. Den finansiella styrningen sker framför allt genom anslag och det är riksdagen som beslutar om anslagens ändamål och belopp.

Stora infrastrukturprojekt är ofta mycket kostsamma. Om en stor infrastruktursatsning beräknas vara samhällsekonomiskt lönsam kan det vara svårt för staten att finansiera projektet då det politiska systemet bestämt att staten skall ha ett balansmål för statens budget. Det nya balansmålet innebär att statens budget skall uppvisa balans över en konjunkturcykel. Balansmålet skall införas från och med 2027. Tills dess skall den nuvarande ordningen verka, vilket innebär ett överskott på en tredjedels procent över en konjunkturcykel.

Även om ett infrastrukturprojekt är samhällsekonomiskt lönsamt och är att betrakta som en investering så blir det under nuvarande regelverk således svårt att sjösätta stora projekt.

Det pågår i skrivande stund en politisk diskussion huruvida vissa investeringar skall finansieras utanför regeln om ett balansmål. I vårändringsbudgeten för 2025 möjliggörs ytterligare inköp av försvarsmateriel och lånefinansiering av en försvarssatsning.

Sker en finansiering genom lån ökar statsskulden. Detta leder till att statens räntebörda ökar. Det som motiverar en dylik lösning är att de projekt som nämnts ovan har karaktären av investeringar, eventuellt med undantag av försvarssatsningarna som kan sägas vara en kombination av investeringar och konsumtion.

Ett annat argument som talar för en finansiering genom lån är att den svenska statsskulden, i ett internationellt perspektiv, är mycket låg. Den svenska staten är en mycket trovärdig och tillförlitlig låntagare på de internationella finansmarknaderna och kan låna betydande belopp till en mycket låg ränta.

9.2.3 Alternativa finansieringskällor

Som jag beskrivit ovan är trängselskatt i första hand ett ekonomiskpolitiskt medel som avser att minska, eller eliminera, trängsel. Trängselskatter infördes i Stockholm 2007. I tidigare överenskommelser har de regionala parterna kommit överens om att pengarna ska finansiera byggandet av E4 Förbifart Stockholm (2007) och utbygganden

av tunnelbanegrenar mot Barkarby, Nacka och Gullmarsplan samt Arenastaden (Stockholmsförhandlingen 2013).

I Göteborg infördes trängselskatter 2013. Trängselskatten i Göteborg skall, utöver att, minska trängsel, också finansiera ett infrastrukturpaket innehållande bland annat Västlänken, Marieholmstunneln och utbyggd kollektivtrafik, det så kallade Västsvenska paketet.

Infrastrukturavgift på vägsidan är en avgift som tas ut för att finansiera bygget av en ny bro eller tunnel. Det innebär att den som använder bron eller tunneln är med och betalar för den. När infrastrukturen är färdigbetald tas avgiften bort. Broavgift kallas här den infrastrukturavgift som tas ut för färd över en bro. I dag tas avgifter ut på Öresundsbron, Motalabron, Sundsvallsbron samt Skurubron i Nacka. På järnvägssidan tillämpas banavgifter, som i nuläget i huvudsak är baserade på marginalkostnadsbaserade avgifter. Jag bedömer att ingen av dessa alternativ är lämpliga som ytterligare finansiering av mina förslag.

Jag ser däremot en möjlighet att Trafikverket för investeringarna vid Tomteboda bangård har möjlighet att ta ut en avgift för den tjänst och de tjänsteanläggningar som är möjliga att erbjuda i en framtida ombyggd bangård. Jag uppskattar en sådan avgiftsfinansiering till uppemot 2 miljarder kronor.

Ur en teoretisk utgångspunkt finns svaga argument för att likviden för trängselskatt eller broavgift skall allokeras till specifika projekt. Dock har det visat sig att det ur en politisk utgångspunkt verkar vara ett gångbart alternativ. Genom att bestämma att en broavgift eller trängselskatt skall gå till bygget av en specifik bro eller väg verkar det som att beslutet får en politisk förankring som skulle vara svår att uppnå på annat sätt. I Europa är det vanligt med vägavgifter som tas ut då en bilist använder i första hand motorvägar.

Med det fullskaliga ibruktagandet av Förbifart Stockholm år 2030 räknar jag med beteendeförändringar hos trafikanterna, varför det enligt min uppfattning finns ett naturligt behov av att göra en översyn av det nuvarande upplägget med trängselskatt. Samtidigt ser jag behov av att använda trängselskatter på E4 för att stimulera till minskad biltrafik och ökad kollektivtrafik.

Jag konstaterar att Swedavia AB står inför många betydande investerings- och utvecklingsinsatser, med hänsyn till bolagets utvecklingsplan för bland annat Arlanda flygplats. Med hänsyn till

Swedavia AB:s ekonomiska och finansiella belägenhet under de senaste åren bedömer jag att Swedavia kommer att ha fullt upp med att klara av att finansiera sina egna investerings- och utvecklingsinsatser. Jag räknar därför inte med att Swedavia i någon större utsträckning kommer att ha ekonomisk förmåga att bistå med finansiering av åtgärder som ligger utanför den direkta egna verksamheten.

Jag bedömer att medfinansiering och förskottering av kommuner och regioner kan vara en möjlighet, men bedömer i huvudsak att de behöver finansiera åtgärder som de har verksamhetsansvar för. Jag utesluter dock inte att kommuner och regioner kan bidra till viss medfinansiering och förskottering av medel för att genomföra vissa investeringar, exempelvis ombyggnation av Märsta station och bangård. Trafikverket bör för respektive objekt föra en dialog med intresserade parter för att utröna om det finns sådana möjligheter.

9.2.4 Förslag till finansiering av ett Arlandapaket

Ett Arlandapaket syftar till att stärka Arlanda flygplats attraktivitet och att öka tillgängligheten till Arlanda flygplats. Följdeffekterna blir att infrastrukturen även blir mer tillgänglig för andra syften. De åtgärder som har föreslagits i denna utredning kommer att kosta åtskilliga miljarder. Då vi inte vet utgången av en omförhandling med A-Train AB är det svårt, för att inte säga omöjligt, att räkna fram ett exakt belopp men vi rör oss i storleksordningen av miljarder svenska kronor. Detta är ett stort belopp, även med beaktande av andra behjärtansvärda satsningar på infrastruktur. Men den samhällsekonomiska nyttan är stor.

Jag föreslår att flera olika finansieringskällor används för att finansiera mitt förslag till utökade ekonomiska ramar för finansiering av ett Arlandapaket, bestående av ett flertal investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur. Jag föreslår att regering och riksdag medger en utökad lånefinansiering för dessa åtgärder, där räntor och amorteringar betalas av med framtida anslag och trängselavgifter. Jag föreslår delar av detta kan finansieras genom statliga anslag, medan andra delar finansieras genom lån och där Trafikverket får framtida anslag för amortering och betalning av räntor. Till detta kommer en finansiering med trängselavgifter respektive avgifter för vissa tjänster vid Tomteboda bangård.

För att minska trängseln på E4 och andra vägar samt för att bidra i finansieringen av kapacitetsförstärkningar i väg- och järnvägsinfrastrukturen föreslår jag att en översyn att trängselskatten i Stockholm genomförs och att regeringen möjliggör en höjning av trängselskatterna alternativt en utvidgning av trängselskatteområdet i Stockholm. Jag bedömer att det finns behov av att göra en större översyn av trängselskatten i Stockholm och inom ramen för denna bedöma hur mycket intäkterna av ett förändrat trängselskatteupplägg kan ge. Jag gör därför ingen egen bedömning avseende hur mycket som intäkter från trängselskatter kan bidra till att finansiera mitt förslag.

Jag föreslår att investeringen i en automatiserad och digitaliserad gränskontroll vid Swedavias flygplatser i Göteborg, Malmö och Stockholm (Arlanda flygplats), utöver ett mindre EU-bidrag, finansieras med anslag alternativt genom lån och där Polismyndigheten får framtida anslag för amortering och betalning av räntor.

Jag föreslår vidare att kommuner, regioner och Swedavia AB finansierar övriga åtgärder i mitt förslag, vilka i förlängningen kommer att betalas av skattebetalare respektive passagerare, kunder och brukare vid Arlanda flygplats.

10 Konsekvensanalys

10.1 Påverkan på möjligheter att uppfylla de transport- och klimatpolitiska målen

Åtgärdsförslagen bidrar till uppfyllandet av det övergripande transportpolitiska målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Åtgärderna knyter vidare ihop olika landsdelar och gör Sverige mer tillgängligt för omvärlden. Det sker med en förhållandevis begränsad förstärkt infrastruktur både avseende markanspråk som investeringskostnad, samtidigt som det ger stora mervärden för samhället både på regional och nationell nivå.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. En god tillgänglighet till Arlanda flygplats nationella funktion för interregional och internationell tillgänglighet ger även ett starkt stöd till det övergripande näringspolitiska målet om att stärka den svenska konkurrenskraften och skapa förutsättningar för arbetstillfällen i fler och växande företag.

Genom att stödja en utvecklad kollektivtrafik och möjliggöra en överflyttning från bilresande till kollektivtrafik på spår eller väg bidrar vi till ett effektivare nyttjande av infrastrukturen samtidigt som transporterna blir mer hållbara. Förslagen om att vidta åtgärder för att stärka nykterheten i trafiken, förbättring av vägarnas utformning och överflyttning av resande till kollektivtrafik bidrar sammantaget till en ökad trafiksäkerhet.

Genom att öka möjligheten att nyttja kollektivtrafik, göra kollektivtrafiken mer attraktiv genom bussar med bättre prestanda samt att införa dynamiska kollektivtrafikkörfält vid framkomlighets-

problem samt att bygga ut möjligheterna till elladdning så bidrar förslagen även till miljö- och klimatmässigt mer hållbara transporter.

10.2 Påverkan på kostnader eller intäkter för staten, kommuner, regioner, företag och enskilda

Mina förslag innebär i stort en ökad kostnad för staten, samtidigt som delar av denna kostnad överförs på företag och enskilda genom trängselavgifter. Kommuner och regioner får en ökad kostnad för investeringar och drift avseende exempelvis stationer och bussar. Likaså får Swedavia ökade kostnader för genomförande av fler åtgärder som till exempel för utveckling av angöringsfunktionen, även om dessa kostnader i förlängningen drabbar passagerare, kunder och olika aktörer vid flygplatsen.

När det gäller kostnader och intäkter för staten så handlar det främst om kostnader för drift, vidmakthållande och investeringar i statliga vägar och järnvägar samt ökade kostnader för gränspolisverksamheten vid Arlanda flygplats. Kostnad uppstår även för staten vid en förändring av förutsättningarna för Arlandabanan, även om de samhällsekonomiska effekterna bedöms bli större än så. Därtill får staten in ökade trängselskatter från vägtrafikanter som delvis finansierar investeringar i ett Arlandapaket.

Swedavia AB får kostnader för investeringar i framför allt angöringsfunktionen för bil-, taxi- och busstrafik, men ser att det även kan handla om kostnader för gång- och cykelvägar. Kostnader kommer att uppkomma för utveckling av funktioner inom terminal- och godsområdet. Jag räknar dock med att Swedavia får tillbaka motsvarande intäkter över tid från passagerare, kunder och brukare av exempelvis hyresintäkter, parkeringsplatser och uppställningsytor.

Regionerna, framför allt Uppsala- och Stockholmsregionen, får ökade kostnader för utökad buss- och pendeltågstrafik samt för utveckling och drift av bytespunkter och stationer. För vissa statliga investeringar kan medfinansiering och förskottering aktualiseras. Regionerna får delvis tillbaka intäkter i form av biljettintäkter, men skattebetalarna har att finansiera investeringar i nya fordon och att trafiken upprätthålls på ett bra sätt.

Sigtuna kommun får kostnader för utvecklad gång- och cykelstråk, en utvecklad Märsta station samt eventuellt kostnader kopplat

till en bättre och mer frekvent kollektivtrafik mellan Märsta och Arlanda. Eventuellt kan Sigtuna eller någon annan kommun få kostnader för utveckling av uppställningsplatser för yrkestrafik och lastbilar i Arlanda flygplats omland.

I slutändan kommer dock stor del av de kostnader som nämns ovan att belasta enskilda personer och företag genom olika former av brukaravgifter.

10.3 Samhällsekonomiska konsekvenser

Eftersom transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet är samhällsekonomiska bedömningar av investeringar i infrastrukturen eller andra åtgärder en viktig del av beslutsunderlaget. Inom transportområdet används samhällsekonomiska kalkyler och beräkningar för att visa nyttor och effekter av samhällsbetalda åtgärder och satsningar. Det ger ett underlag för att välja vilka åtgärder och investeringar som bör göras samt i vilken tidsordning olika projekt ska sjösättas. I en samhällsekonomisk kalkyl värderas exempelvis trafiksäkerhetseffekter, miljöeffekter, trängsel, och restid i kronor för att göra det möjligt att jämföra nyttan med investeringskostnaden. Det blir också möjligt att jämföra olika åtgärdsalternativ med varandra. Det är tyvärr ofta svårt att kvantifiera omvärldsfaktorer som påverkar samhällsekonomiska kostnader och intäkter. Ett exempel på viktiga påverkansfaktorer i dag är det nya geopolitiska läge som Sverige befinner sig i med anledning av Rysslands anfallskrig mot Ukraina och den svaga konjunkturutvecklingen som tillsammans med klimatutmaningen och en global handelspolitisk oro späder på osäkerheten.

Jag bedömer att mina samlade åtgärdsförslag i Arlandapaketet får positiva konsekvenser på samhällsekonomin, även om jag kan konstatera att åtgärderna var för sig i denna utredning visar sig ha både positiva och negativa nettonuvärdeskvoter, eller att jag för vissa åtgärder inte kan redovisa en samhällsekonomisk bedömning då de är föremål för Trafikverkets fortsatta kalkylberäkningar. Men flera av mina åtgärder är samhällsekonomiskt bedömda och visar på lönsamhet eller robust lönsamhet, det gäller bland annat en förändring av Arlandabanans förutsättningar.

Jag har under utredningens gång använt mig av fyrstegsprincipen. Mina förslag berör alla steg. Jag har föreslagit investeringar i väg- och spårinfrastrukturen till och från Arlanda som ger mer kapacitet och tillförlitlighet för både person- och godstransporter. Åtgärderna stärker Arlanda flygplats konkurrenskraft genom att en högre tillgänglighet till flygplatsen ger restidsvinster på väg och järnväg tillsammans med markanta möjligheter till mer kollektivt resande, både på väg och järnväg. Men de största samhällsnyttorna uppstår eftersom Arlandapaketet direkt kommer att främja ett betydande omland runt Arlanda, med flera av landets största arbetsmarknadsregioner och 40 procent av landets befolkning som kommer att använda resultatet av Arlandapaketets åtgärder under en lång tid framöver. Åtgärder i vägnätet främst på främst E4/E18 i norra Stockholm och järnvägen, främst Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala hör till några av Sveriges mest belastade väg- och järnvägssträckor. Sammantaget handlar Arlandapaketet om omfattande åtgärder både i form av investeringar i infrastruktur (steg 4 åtgärder) för väg och järnväg och för trafiklösningar i kollektivtrafiken med buss och tåg.

Jag föreslår åtgärder som förkortar ledtiderna för resenärer mellan marktransport och flygplan, bland annat föreslår jag en smidigare angöringslösning för buss och taxi, terminalnära hyrbilsverksamhet och effektivare gränskontroll som gör det smidigare och enklare för passagerarna. Ju fler passagerare som får del av ledtidsförkortningen, desto större blir den samhällsekonomiska nyttan som värderas för olika resenärskategorier och för olika ledtidsmoment.

Mitt förslag att ändra förutsättningarna för Arlandabanan stärker tillgängligheten till Arlanda. Kollektivtrafikresandet med tåg till och från Arlanda kommer få stimulanser både i utbudet (fler/frekventare tågavgångar) som på efterfrågan (sänkta biljettpriser) genom att stationsavgiften på Arlanda Central tas bort (147 kronor per avstigande och påstigande resenär i pendeltågstrafiken i maj 2025). Resultatet av en samhällsekonomisk analys genomförd av WSP AB på mitt uppdrag ger ett betydande positivt netto vilket innebär att borttagande av stationsavgiften är samhällsekonomiskt lönsam. Nyttorna tillfaller huvudsakligen resenärerna. Andra nyttor är minskade externa kostnader från bilresor till och från Arlanda (genom ökad kollektivtrafikandel till och från flygplatsen) och ökade biljettintäkter för tågoperatörer på Arlanda Central.

Kostnaderna för staten innebär att A-Train AB:s ägare kommer behöva kompenseras men oberoende av de vägval för förändring som jag har identifierat så överstiger den samhällsekonomiska nyttan vida statens kostnader. Koncessionen för A-Train AB gäller ytterligare 25 år till år 2050. Den samhällsekonomiska nyttan att genomföra förändringar för Arlandabanan avtar i takt med att tidpunkten för förändringarna fördröjs. Ett snabbt genomförande av förändringar enligt de alternativ jag föreslår ökar följaktligen den samhällsekonomiska nyttan.

10.4 Påverkan på regler

Mina förslag innebär viss påverkan på författningar. Sammanfattningsvis innebär mina förslag följande:

Förslag till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365) och förslag till förordning om ändring i järnvägsmarknadsförordning (2022:416), innebärande att nya bestämmelser införs för att kunna tillmötesgå behov av att genomföra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål så ska tilldelad kapacitet inte utgöra ett hinder för att tilldela kapacitet till dessa transporter. Dessa transporter har koppling till nationell säkerhet, vilket är varje medlemsstats ansvar. Vissa transporter kan vara av den karaktären att de behövs för att värna om den nationella säkerheten och sådana transporter omfattas inte av SERA-direktivets tillämpning. Vidare ska järnvägsföretag och trafikorganisatörer som drabbas av olägenheten att i sådana situationer få sin tidigare tilldelade kapacitet ändrad eller inställd också kompenseras för detta med hänsyn till de kostnader eller intäktsförluster som kan uppstå för dessa aktörer. Kostnaden för kompensationen bedömer jag i huvudsak belastar staten, främst genom Trafikverket som huvudsaklig infrastrukturhållare eller den som ansöker om att få köra sådana nödvändiga transporter trots att man inte har tilldelats kapacitet för dessa tidigare. De exakta förhållandena behöver studeras ytterligare enligt min bedömning.

Förslag till förordning om ändring i förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, där Trafikverket ges en vidare roll utifrån ett totalförsvarsperspektiv och att myndigheten bör ges i uppdrag att kunna erbjuda reservdelsförsörjning till andra infra-

strukturförvaltare, tjänsteleverantörer och väghållare. Denna tilläggstjänst ska regleras genom ett avtalsförhållande och baseras på långsiktig självkostnadsprissättning. En förutsättning är att det avser infrastruktur som är av betydelse utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Trafikverket ska även enligt mitt förslag svara för kompetensförsörjning som motiveras av myndighetens uppgifter samt därtill verka för en kompetensförsörjning som ger förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Jag föreslår även att Trafikverket får uppgiften att följa utvecklingen för inrikes kommersiell linjefart och särskilt för linjer som regeringen pekat ut som samhällsviktiga. Det innebär marginellt ökade arbetsuppgifter för Trafikverket att följa marknadens utveckling. Vid behov kan det dock bli aktuellt med att handla upp flygtrafik för att säkerställa att den allmänna trafikplikten upprätthålls och att tillgängligheten säkerställs. Det kan resultera i ytterligare kostnader för staten.

10.5 Bedömning av konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv

Den transportpolitiska målformuleringen definierar ett jämställt transportsystem där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.

Mina förslag innebär, enligt min bedömning, en förbättring av jämställdheten eftersom bidrar till en ökad tillgänglighet och tillförlitlighet i transportsystemet till och från Arlanda. I stor utsträckning föreslår jag åtgärder som skulle öka utbudet, sänka priserna och höja kollektivtrafikandelen av resor till och från Arlanda. Detta gynnar kvinnor som i högre utsträckning än män värderar och använder kollektivtrafiken. Vinnova trycker i sin rapport om jämställdhet i transportsystemet på att skillnader i resmönster mellan män och kvinnor beror på olika roller i arbetsliv och hem samt skillnader i ekonomiska förutsättningar. Det finns dock enligt Vinnova skillnader i värderingar mellan kvinnor och män när det

gäller transporter som inte kan förklaras av faktorer som inkomst, utbildning och civilstånd.

Enligt Vinnovas analys värderar kvinnor trafiksäkerhet, kollektivtrafik, miljö och hållbarhet högre jämfört med vad män gör. Litteraturen visar genomgående på könsskillnader för transporter. Män använder oftare bilen för sina resor, medan kvinnor oftare använder olika färdsätt jämfört med män och då oftare kollektivtrafik. Till exempel visar en jämförelse av mäns och kvinnors resor till och från Arlanda flygplats att män använder bilen i högre utsträckning än kollektivtrafiken medan det är tvärtom för kvinnor och att skillnaden i resval mellan könen har ökat något sedan tiden före coronapandemin. Kvinnor värderar hållbarhet högre än män och väljer även av den anledningen i högre utsträckning kollektivtrafiken, särskilt tåg. Mitt förslag att tillsätta en biobränslekommission för att snabbare kunna ställa om luftfarten kan bidra till att förstärka jämställdheten i transportsystemet om kvinnor uppfattar att luftfarten blir mer hållbar ur ett klimatperspektiv.

Ett jämställt transportsystem syftar till positiva synergieffekter som till exempel minskad ytanvändning, ökad trafiksäkerhet och ökad folkhälsa. En förstärkning av kollektivtrafiken, särskilt på järnväg, främjar detta syfte. Jämställdhet syftar också till att säkerställa att alla medborgare, oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsvariation eller socioekonomisk bakgrund, har lika tillgång till och nytta av Sveriges infrastruktur. En jämlik infrastruktur är grundläggande för att främja social rättvisa, ekonomisk tillväxt och hållbar utveckling. En ökad tillgänglighet kommer i första hand att gynna resenärer med funktionssvårigheter. En ökad tillgänglighet ökar också det geografiska området inom vilket man kan upprätthålla ett arbete och inom vilket man kan studera.

En central del av utredningen handlar om åtgärdsförslag för att ta sig snabbare och lättare till Arlanda flygplats. Ett väl fungerande nav för flygtrafiken i Sverige gynnar i första hand de medborgare som bor långt ifrån Stockholm. Infrastrukturen för landtransporter till och från landets flygplatsnav behöver vara tillförlitlig och robust. Arlanda flygplats är en stor arbetsplats och förbättrad kollektivtrafik gynnar särskilt de grupper som arbetspendlar till flygplatsen. Det breddar även det geografiska upptagningsområdet för anställda på eller omkring flygplatsen.

10.6 Bedömning av konsekvenser för totalförsvaret

Sammantaget blir konsekvenserna av mina åtgärdsförslag en viktig förstärkning av totalförsvaret i Arlandas omland. Infrastrukturen inom väg och järnväg blir mer robust och uthållig genom kapacitetsförstärkningar, ökade vidmakthållandeinsatser och ett effektivare nyttjande av infrastrukturen. Det kommer att göra infrastrukturen mer robust och uthållig. Med en förstärkt kollektivtrafik både med buss och tåg förstärks tillgängligheten till och från Arlanda flygplats och i flygplatsens omland.

Mitt förslag att regeringen beslutar om allmän trafikplikt på fem samhällsviktiga inrikes flyglinjer, där rimliga transportalternativ skulle saknas om den kommersiella flygtrafiken upphör eller kraftigt reduceras, kommer att bidra till att ge bättre förutsättningar för totalförsvaret. Jag utesluter inte att det kan finnas ytterligare kommersiella flyglinjer i Sverige som framöver har ett liknande behov. Genom denna åtgärd säkras flygtrafiken till de landsdelar som saknar rimliga alternativ för att upprätthålla en god tillgänglighet till Stockholm. Trafikverket kommer löpande behöva analysera trafikutvecklingen inom inrikesflyget och pröva behovet av en eventuell trafikupphandling för att säkra att den allmänna trafikplikten efterlevs på de samhällsviktiga flyglinjerna.

Konsekvensen av att farleden till Gävle hamn kan hållas öppen året runt, bland annat för att säkerställa transporter av flygbränsle till hamnen, betyder att Sjöfartsverket ges tillräcklig kapacitet för isbrytning och att Sjöfartsverket kan prioritera farleden till Gävle hamn, för att säkra flygbränsleleveranserna till Arlanda flygplats.

För att vid behov kunna prioritera nödvändiga militära och andra samhällsviktiga järnvägstransporter utifrån ett totalförsvarsperspektiv behöver järnvägsmarknadslagen, enligt min uppfattning, ges kompletterande bestämmelser. Jag bedömer att konsekvenserna av sådana beslut kommer att vara relativt marginella under en tågplaneperiod, men utesluter inte att det kan skapa olägenheter för redan planerade järnvägstransporter och för de företag eller verksamheter som berörs av en sådan omprioritering. Jag ser därför behov av att de som drabbas ges kompensation. Den exakta lösningen för detta bör utredas vidare.

Totalförsvarets behov gagnas av mitt förslag att Trafikverket genom tilläggsbestämmelse i verkets instruktion ska kunna utgöra ett stöd

till andra infrastrukturförvaltare och tjänsteleverantörer inom järnvägsbranschen och väghållare genom att hålla nödvändiga och kritiska reservdelar inom järnvägsspecifik materiel. En samlad lagerhållning ökar redundansen i järnvägssystemet och kan bedrivas mer ekonomiskt effektivt genom en samlad reservdelsupphandling. Även Trafikverkets utökade ansvar för kompetensförsörjning inom transportsystemet kommer att gagna nationens förmåga i ett totalförsvarsperspektiv.

11 Författningskommentar

11.1 Förslaget till lag om ändring i järnvägsmarknadslagen (2022:365)

7 kap.

19 a §

Prioriteringskriterierna ska vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana. De ska också vara utformade så att de i tillräcklig grad beaktar betydelsen av transporter för totalförsvarsändamål, det vill säga militära och andra samhällsviktiga transporter.

I paragrafen finns ett krav på att den som förvaltar järnvägsinfrastruktur och driver anläggningar som hör till infrastrukturen ska ta hänsyn till såväl betydelsen av godstransporter, särskilt internationella sådana, och betydelsen av militära och andra samhällsviktiga transporter utifrån ett totalförsvarsändamål. Detta är av betydelse för nationell säkerhet.

Med detta avses samtliga transporter som är knutna till totalförsvaret, det vill säga både det militära och det civila försvaret. Detta omfattar organisation och strukturer för att värna människors liv och hälsa eller grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter genom att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö när olyckor och krissituationer inträffar.

Överväganden finns i kapitel 8.

7 kap.

21 a §

Infrastrukturförvaltaren ska vid särskilda behov utifrån ett totalförsvarsperspektiv kunna vidta alla nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter.

Paragrafen medger en möjlighet för infrastrukturförvaltaren att vidta nödvändiga åtgärder, inklusive åtgärder som inte är förenliga med tidigare beslut om kapacitetstilldelning, för att möjliggöra nödvändiga militära och andra samhällsviktiga transporter av totalförsvarsändamål. Med detta avses samtliga transporter som är knutna till totalförsvaret, det vill säga både det militära och det civila försvaret. Detta omfattar organisation och strukturer för att värna människors liv och hälsa eller grundläggande värden som demokrati, rättssäkerhet och mänskliga fri- och rättigheter genom att upprätthålla samhällsviktig verksamhet och hindra eller begränsa skador på egendom och miljö när olyckor och krissituationer inträffar.

Överväganden finns i kapitel 8.

Kommittédirektiv 2023:178

Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen

Beslut vid regeringssammanträde den 20 december 2023

Sammanfattning

En särskild utredare, som ska fungera som samordnare, nedan kallad samordnaren, ska föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från Arlanda flygplats.

Syftet med samordnarens uppdrag är att ta fram underlag som kan bidra till att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges bättre möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Om ny infrastruktur byggs förbättras tillgängligheten, vilket kan göra det möjligt att exploatera nya områden med t.ex. bostäder. Samordnaren ska bedöma om ett genomförande av de infrastrukturinvesteringar som samordnaren föreslår skulle skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande och ska i så fall identifiera sådana områden.

Samordnarens arbete ska ha som målsättning att de förslag som redovisas ska vara så pass analyserade att de kan övervägas i samband med regeringens beslut om vilka åtgärder som ska ingå i kommande trafikslagsövergripande nationella plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Förslagen ska också kunna övervägas av berörda regioner i deras arbete med att upprätta regionala länsplaner för transportinfrastrukturen.

Samordnaren ska ta fram förslag till åtgärder som sammantaget bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling för infrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats.

Samordnaren ska inom ramen för uppdraget bl.a.

- analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transporterna till och från Arlanda flygplats,
- föreslå och rangordna samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att hantera identifierade brister,
- föreslå trafiklösningar för att uppnå ökad intermodalitet och ett ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda flygplats,
- belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen med exklusiv trafikeringsrätt som A-Train AB har på Arlandabanan fram till 2050,
- analysera och föreslå övergripande principer för finansiering av de åtgärder som föreslås och i det sammanhanget undersöka möjligheterna till medfinansiering av åtgärder,
- sondera möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås, med förbehåll för regeringens och i förekommande fall riksdagens godkännande,
- identifiera markområden som, genom de förslag som redovisas, kan få förbättrade förutsättningar för en mer samhällsekonomiskt effektiv markanvändning, såsom bostadsbyggande, samt
- lämna de eventuella författningsförslag som kan bli aktuella med anledning av de redovisade förslagen och åtgärderna.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2025.

Bakgrund

Transportsystemet består av olika trafikslag och transportsätt som samverkar och kompletterar varandra. Flyget, som har störst betydelse för snabba resor och transporter över långa avstånd, möter vid

Arlanda flygplats väg- och spårtrafiken i Stockholmsområdet. Arlanda flygplats är därigenom en av Sveriges viktigaste noder och multimodala bytespunkter i transportsystemet.

Arlanda flygplats är central i det svenska flygtransportsystemet och bidrar i stor utsträckning till att säkerställa och utveckla en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för människor och näringsliv.

Arlanda flygplats ingår i det statliga nationella basutbudet av flygplatser som förvaltas av det statligt ägda bolaget Swedavia AB. Swedavia AB har, enligt sin bolagsordning, i uppdrag att finansiera, äga, förvalta, driva och utveckla flygplatser med därtill hörande byggnader och anläggningar samt tillhandahålla och utveckla flygplatsoperativa tjänster och kommersiella tjänster och produkter med anknytning till flygplatsverksamhet. Swedavia AB ska enligt sin bolagsordning därutöver, inom ramen för affärsmässighet, aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Flygtrafiken ökar för närvarande snabbt efter en dramatisk nedgång i det globala resandet som pandemin förde med sig. Enligt data från Transportstyrelsen och Trafikverket för perioden januari till oktober 2023, har Arlanda flygplats återhämtat cirka 85 procent av antalet passagerare jämfört med motsvarande period 2019. För Köpenhamns flygplats Kastrup respektive Oslo flygplats Gardermoen är motsvarande återhämtning cirka 88 procent för båda flygplatserna.

Även om tidpunkterna för behoven av olika typer av åtgärder, både på och utanför Arlanda flygplats, har förskjutits något framåt i tiden till följd av pandemin kvarstår att ledtiderna är mycket långa för byggande av såväl ny rullbanekapacitet på Arlanda flygplats som väg- och järnvägsinfrastruktur, till exempel i stråket centrala Stockholm–Arlanda flygplats. Det är därför av största vikt att planeringen och genomförandet av viktiga åtgärder i infrastrukturen påbörjas omgående.

Tidigare utredningar och processer med bäring på Arlanda flygplats

Den 26 januari 2017 beslutade regeringen En svensk flygstrategi – för flygets roll i framtidens transportsystem. Ett av de sju fokusområden som regeringen pekade ut i strategin var att stärka Arlanda

flygplats som nav och storflygplats. Regeringen konstaterade att Arlanda flygplats har en viktig roll som tillväxtmotor för den svenska ekonomin och att kapaciteten på Arlanda flygplats och anslutande infrastruktur på sikt kan behöva byggas ut. Regeringen aviserade också en ambition att tillsätta ett Arlandaråd för att skapa bättre förutsättningar för att utveckla Arlanda flygplats.

Den 18 maj 2017 inrättande regeringen ett Arlandaråd som skulle bidra till regeringens arbete med att långsiktigt utveckla Arlanda flygplats ur ett helhetsperspektiv som omfattade flygplatsen, luftrummet och anslutande transporter och infrastruktur på marken samt tillgången till andra flygplatser i Stockholmsområdet. Arlandarådet utgjorde ett rådgivande organ på hög nivå för utbyte av erfarenheter mellan regeringen och företrädare för myndigheter, statligt ägda bolag, den offentliga sektorn, näringslivet, intresseorganisationer, forskning och akademi m.fl. Ordförande i rådet var det statsråd som då hade uppgiften att i regeringen föredra frågor om luftfart. Rådet sammankallades två gånger per halvår t.o.m. den 31 mars 2019 då rådets arbete avslutades. Arlandarådet diskuterade strategiska frågeställningar med relevans för Arlanda flygplats långsiktiga utveckling, som t.ex. flygplatsens betydelse för nationell och internationell tillgänglighet, konkurrenskraft och företagande, regional och lokal utveckling, finansiering och samhällsekonomi samt miljö, klimat och energi.

Den 2 juni 2021 tillkännagav riksdagen för regeringen det som trafikutskottet anfört om framtiden för Bromma och Arlanda flygplats (bet. 2020/21:TU14 punkt 2, rskr. 2020/21:334). I betänkandet anför utskottet bl.a. att regeringen bör få i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser samt att regeringen bör återkomma senast i december 2021 med en plan för Arlandas utveckling (bet. 2020/21:TU14 s. 21 f.).

Den 15 februari 2022 fick en s.k. bokstavsutredare i uppdrag att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats, inklusive miljötillstånd, för att säkra tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsområdet baserat på tillförlitliga prognoser.

Bokstavsutredaren redovisade den 14 juni 2022 uppdraget i promemorian Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11). I promemorian konstaterar bokstavsutredaren att Arlanda flygplats, med sin dominerande storlek, sitt stora nationella och internatio-

nella linjeutbud och sin närhet till Sveriges huvudstad, har en särskild betydelse för Sverige. Vidare konstaterar utredaren att Arlanda flygplats knyter ihop landet med sin navfunktion för både inrikes och utrikes flygtrafik genom att erbjuda direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Genom detta bidrar enligt utredaren Arlanda flygplats till nationell och internationell tillgänglighet för stora delar av befolkningen och näringslivet.

Bokstavsutredaren redogör i promemorian också för de behov av satsningar i regionen som lyfts fram av berörda aktörer under utredningens gång. Förslagen omfattar bl.a. förbättrad kapacitet på Ostkustbanan med fler spår på sträckan Stockholm–Uppsala och med funktionella resecentrum i Arlandaregionen, förbättrad kapacitet på väg E4 till och inom Arlandaregionen, nya körfält och fullt utbyggda trafikplatser, en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda flygplats och förstärkt koppling mellan Märsta och Arlanda flygplats samt kringliggande flygplatsstad genom utbyggd trafikinfrastruktur och kollektivtrafiklösningar.

För att trygga kapaciteten i spår- och väginfrastrukturen runt Arlanda flygplats föreslår bokstavsutredaren även att regeringen ger ett uppdrag till en s.k. Arlandaförhandlare. Uppdraget skulle enligt utredaren syfta till att skapa en långsiktig helhetslösning där transportinfrastrukturen stärks samtidigt som den koordineras med den samhälls-, trafik- och infrastrukturplanering som hanteras av berörda kommuner och regioner, Trafikverket och Swedavia AB. Bokstavsutredaren konstaterar att kring Arlanda flygplats och i dess kringliggande kommuner har samhällsplaneringen utmaningar, såväl i dag som på sikt. Dessa komplexa planeringsförhållanden där nationella, regionala och lokala hänsyn behöver hanteras skulle, enligt utredaren, bäst göras genom koordinering av en utsedd förhandlare. En Arlandaförhandling skulle som utredaren ser det bidra till att optimera samhälls-, trafik- och infrastrukturplaneringen med lösningar som är samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara.

Den 30 maj 2022 fick en bokstavsutredare i uppdrag att utreda och ta fram förslag till inriktning för statens ansvar för flygplatser i Sverige. Bokstavsutredaren redovisade uppdraget den 15 februari 2023 i promemorian Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet För tillgänglighet och beredskap (Ds 2023:3). I promemorian konstaterar utredaren att Arlanda flygplats har en särställning i det svenska flygplatssystemet och att flygplatsen har stor betydelse för den

nationella och internationella tillgängligheten i Sverige. Utredaren gör vidare bedömningen att Arlanda flygplats är av stor nationell vikt och att flygplatsen därför fortsatt behöver utvecklas för att kunna möta krav på och behov av tillgänglighet och minskad miljö- och klimatpåverkan. Utredaren konstaterar dessutom att Arlanda flygplats utveckling är en väsentlig utgångspunkt för de analyser och bedömningar som utredaren gör i övrigt.

I regeringens beslut den 7 juni 2022 om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 fick Trafikverket i uppdrag att utreda kapacitet för landtransporter till och från Arlanda flygplats. Målsättningen för utredningsarbetet är att resultatet ska kunna övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Luftfartens roll och betydelse i transportsystemet

Sverige är beroende av fungerande transporter i hela landet. Sverige har en lång och framgångsrik industritradition, är en stark kunskapsekonomi och är nära sammanflätad med den globala ekonomin genom handel med varor och tjänster, investeringar, flöde av kapital och arbetskraft mellan olika länder. Sverige är därför även beroende av väl fungerande transporter till omvärlden. Människor behöver ges goda förutsättningar att bo, leva och arbeta i hela landet, så att de kan resa och mötas och så att varor och gods kan transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. Det ställer krav på ett tillgängligt och hållbart transportsystem.

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där olika trafikslag samverkar effektivt, bidrar till tillgänglighet för människor och näringsliv i hela landet, stärkt konkurrenskraft och ökat bostadsbyggande, framtidens jobb samt har en avgörande roll för Sveriges omställning till nettonollutsläpp 2045. En transportförsörjning och infrastruktur av hög kvalitet bidrar dessutom till ett ökat välstånd, högre livskvalitet och ökad tillväxt i alla delar av Sverige.

Sverige är ett avlångt land som ligger i utkanten av Europa. Avstånden är långa såväl inom landet som till de destinationer och områden utomlands som är viktiga för svenskt näringsliv. Flyget spelar en viktig roll genom att erbjuda snabba transporter som överbryggar

långa fysiska avstånd och bidrar därigenom till nationell och internationell tillgänglighet.

Det långsiktiga klimatmålet innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Det svenska flygplatssystemet består av 39 s.k. trafikflygplatser. Tio av dessa ingår i det statliga nationella basutbudet av flygplatser. Swedavia AB driver och utvecklar de flygplatser som ingår i basutbudet, bl.a. Arlanda flygplats.

Flygtrafiken i Sverige hålls ihop med ett nav genom Arlanda flygplats. Andra flygplatser i Sverige och i grannländerna har betydelse för tillgängligheten för medborgare och näringsliv i Sverige, men Arlanda flygplats bidrar med både nationell och internationell tillgänglighet. Arlanda flygplats har därför en särställning för Sverige.

Inte bara Arlanda flygplats är viktig i detta sammanhang. Även Bromma flygplats har en viktig roll i flygplatssystemet för både medborgare och näringsliv. Bromma flygplats har stor betydelse för tillgängligheten för såväl Stockholmsområdet som för övriga landet, vilket betyder att flygplatsen är viktig för både människor och näringsliv. Bromma flygplats ska därför bevaras. Bromma flygplats kan enligt regeringens bedömning spela en viktig roll för att skapa förutsättningar för att utveckla elflyget och bidra i omställningen av luftfarten.

Till följd av en alltmer föränderlig och orolig omvärld har flygplatserna fått en allt viktigare funktion och en ökande betydelse för samhällsviktiga lufttransporter och totalförsvaret. Det ställer även nya krav på transporterna till och från flygplatserna. Flygplatserna är därför, från ett trafikslagsövergripande perspektiv, viktiga noder i transportsystemet.

Arlanda flygplats konkurrenskraft ska stärkas genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen

Den långsiktiga utvecklingen av Arlanda flygplats ska ses i ett helhetsperspektiv. Ett sådant helhetsperspektiv omfattar åtgärder på flygplatsen, i luftrummet samt för anslutande transporter och infrastruktur vid eller till och från flygplatsen. Även om detta uppdrag omfattar anslutande transporter och infrastruktur vid eller till och från Arlanda flygplats är det viktigt att beakta helhetsperspektivet i arbetet.

Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats och därmed av stort nationellt intresse. Flygplatsen har ett omfattande nationellt och internationellt linjeutbud och erbjuder direktlinjer till både nationella och internationella destinationer. Med sin navfunktion knyter flygplatsen ihop transportsystemet med både inrikes och utrikes flygtrafik samt med bytesmöjligheter mellan olika trafikslag och färdmedel som t.ex. tåg, buss och personbil. Arlanda flygplats bidrar därför som nod och bytespunkt i transportsystemet till en grundläggande nationell och internationell tillgänglighet för människor och näringsliv och har stor betydelse som tillväxtmotor för svenskt näringsliv.

Swedavia AB har ansvaret för att förvalta och utveckla Arlanda flygplats till en modern och konkurrenskraftig flygplats. Bolaget har genomfört flera omfattande förändringar i terminalstrukturen på kort tid, bl.a. öppnade i juni 2023 den nya säkerhetskontrollen i terminal 5. Säkerhetskontrollen har ny modern teknik som innebär att passagerarna inte behöver packa upp elektronik och vätskor ur sitt handbagage. Den nya säkerhetskontrollen har även större och mer ändamålsenliga ytor. Nyligen öppnande Swedavia AB även den nya marknadsplatsen på Arlanda flygplats med ett ökat kommersiellt utbud på flygplatsen. Swedavia AB har tidigare konstaterat att det på längre sikt krävs ytterligare satsningar i infrastruktur på och kring Arlanda flygplats, inklusive en ytterligare rullbana på flygplatsen.

Luftrummets utformning och användning har stor betydelse för en flygplats som Arlanda flygplats. Det handlar t.ex. om kontrollerat respektive okontrollerat luftrum, flygvägar, luftrumssektorer och restriktionsområden. Exempel på kontrollerat luftrum är flygplatsens kontrollzon och Stockholms terminalområde. Stockholms terminalområde, vilket inrymmer både Arlanda flygplats och Bromma flygplats, har tidigare klassats av Eurocontrol, dvs. organisationen som ansvarar för att effektivisera den europeiska flygledningen, som ett terminalområde med hög komplexitet.

Utöver flygplatsens roll i transportsystemet är Arlanda flygplats en viktig målpunkt i sig för möten mellan människor och som arbetsplats. Vid flygplatsen finns många olika företag och sammantaget bedöms det finnas kring 15 000–20 000 arbetstillfällen i Arlandaområdet, vilket har potential att utvecklas ytterligare.

Förutsättningarna för att kunna möta behoven för både människor och näringsliv beträffande resor och transporter i ett ”dörr-till-dörr”-perspektiv behöver utvecklas. Utöver en effektiv och håll-

bar flygtrafik krävs också effektiva och kapacitetsstarka transportlösningar och hållbar infrastruktur på marken till och från flygplatsen. För att Arlanda flygplats ska kunna stärka sin konkurrenskraft och utvecklas på ett hållbart sätt är det viktigt att infrastrukturkapaciteten och tillgängligheten till och från Arlanda flygplats stärks och utvecklas för att möta framtida behov.

Det finns flera olika aktörer som ansvarar för spår- och väginfrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats. Exempelvis har A-Train AB en exklusiv rätt och skyldighet att bedriva snabbtågspendeln mellan Stockholm Centralstation och Arlanda. Arlandabanan Infrastructure AB, som ägs av svenska staten, och A-Train AB träffade 2019 en överenskommelse om att förlänga A-Trains koncession för Arlandabanan fram till juli 2050. Det är av betydelse att utveckla befintliga infrastruktur- och transportlösningar för att på så sätt också bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturen och transporterna. I ett sådant perspektiv bör bl.a. åtgärder för ökad intermodalitet prövas.

Uppdraget

Det finns behov av att öka kapaciteten i infrastrukturen och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda flygplats för att på så sätt stärka flygplatsens konkurrenskraft och bidra till att flygplatsen ges möjligheter att utvecklas på ett långsiktigt hållbart sätt.

Mot den bakgrunden anser regeringen att en statlig samordnare bör tillsättas med uppdraget att verka för samverkan mellan staten, regioner, kommuner, näringslivet och andra berörda, med ambitionen att förbättra förutsättningarna för Arlanda flygplats. Samordnaren ska föra dialog med de berörda aktörerna för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet för transporter till och från Arlanda flygplats.

Samordnaren ska ta fram ett underlag med förslag till åtgärder som sammantaget bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling för infrastruktur och transporter till och från Arlanda flygplats. Åtgärderna ska beakta Swedavia AB:s investerings- och utvecklingsplaner för Arlanda flygplats.

Samordnaren ska analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transporterna till och från Arlanda flygplats samt pröva vilka åtgärder som behöver vidtas för att åtgärda brister och flaskhalsar i syfte att åstadkomma ett effektivt nyttjande av befintlig och framtida infrastruktur.

Samordnaren ska föreslå och rangordna samhällsekonomiskt effektiva och långsiktigt hållbara åtgärder för att förstärka kapaciteten utifrån ett tillgänglighets- och robusthetsperspektiv. I detta ligger bl.a. att utreda och föreslå trafiklösningar för att uppnå ökad intermodalitet och ett ökat kollektivtrafikresande till och från Arlanda flygplats. Samordnaren ska därutöver belysa de samhällsekonomiska effekterna av koncessionen med exklusiv trafikeringsrätt som A-Train AB har på Arlandabanan fram till 2050.

Samordnaren ska analysera och föreslå övergripande principer för finansiering av de kapacitetsåtgärder som föreslås. I detta ingår att analysera och föreslå vilka förutsättningar och möjligheter som finns till medfinansiering av åtgärder. I den mån förslaget skiljer sig från gällande principer för finansiering av transportförsörjning och markinfrastruktur ska det särskilt redovisas.

Samordnaren ska sondera möjligheterna till överenskommelser med berörda parter om finansiering av de åtgärder som föreslås med förbehåll för efterföljande rättsliga prövningar samt regeringens och i förekommande fall riksdagens godkännande.

Samordnaren ska i sin analys och i sina förslag till åtgärder prioritera kostnadseffektiva åtgärder som ger största möjliga samhällsekonomiska nytta. Fyrstegsprincipen, som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis, ska tillämpas. Andra viktiga aspekter i analysen är kvalitet respektive ökad robusthet i transportförsörjningen.

Samordnaren ska även beakta totalförsvarets långsiktiga behov och bedöma eventuella konsekvenser av förslagen för dess verksamheter.

De infrastruktur- och transportlösningar som samordnaren föreslår ska vara anpassade till transportbehoven till och från Arlanda flygplats. Om ny infrastruktur byggs förbättras tillgängligheten, vilket kan göra det möjligt att exploatera nya områden med t.ex. bostäder. Samordnaren ska bedöma om ett genomförande av de infrastrukturinvesteringar som samordnaren föreslår, skulle skapa förutsättningar för ökat bostadsbyggande och i så fall identifiera sådana områden.

Samordnaren ska som underlag för sin analys utgå ifrån bl.a. Trafikverkets utredning avseende kapacitet för landtransporter till och från Arlanda flygplats och regeringens beslut om fastställelse av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 samt ta del av relevanta regionala systemanalyser och utvecklingsplaner. Samordnaren ska därutöver ta del av rapporten Arlanda flygplats – en plan för framtiden (Ds 2022:11) och remissvaren till rapporten, bl.a. i syfte att bedöma möjligheterna till en bred samsyn i de förslag som samordnaren redovisar.

Samordnaren ska redovisa en övergripande nulägesbild avseende kapacitet och kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet med bäring på marktransporter till och från Arlanda flygplats, pågående kapacitetsåtgärder samt en bedömning av den framtida utvecklingen av transporterna respektive spår- och väginfrastrukturen till och från flygplatsen. Bedömningen av den framtida utvecklingen ska även innefatta nya transportsätt och därtill kopplad transportinfrastruktur, hur samhällsutvecklingen kan påverka utbud och efterfrågan på resor och transporter till och från Arlanda flygplats samt hur person- och godstransporterna på marken förväntas utvecklas per trafikslag och transportsätt till och från flygplatsen.

Samordnaren ska redovisa de antaganden om omvärldsförutsättningar som ligger till grund för förslagen samt ange hur dessa antaganden motiveras utifrån aktuella forsknings- och kunskapsunderlag. Antaganden om teknisk och digital utveckling samt elektrifiering och andra drivmedel ska redovisas särskilt.

De förslag till åtgärder som samordnaren redovisar ska omfatta perioden 2026–2037 respektive 2038–2049. Samordnaren ska redovisa en kostnadsbedömning för samtliga föreslagna åtgärder. Alla kostnadsuppgifter ska anges i 2023 års prisnivå. Samordnaren ska dessutom redogöra för förslagens samhällsekonomiska effekter.

Samordnaren ska genomföra en internationell jämförelse och beskriva liknande satsningar utomlands, till exempel vid andra nordiska huvudstadsflygplatser, samt redovisa de erfarenheter och lärdomar som kan dras av dessa.

Samordnaren ska lämna förslag på nödvändiga författningsändringar i den mån samordnaren identifierar behov av sådana för att övriga redovisade förslag och åtgärder ska kunna förverkligas.

Regeringen gav den 15 juni 2023 Trafikverket i uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen

för planperioden 2026–2037. Uppdraget ska redovisas senast den 15 januari 2024. Syftet med det uppdraget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Regeringen avser att i en proposition till riksdagen lämna förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen för den nya planperioden. När riksdagen har fattat beslut om de ekonomiska ramarna följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur. Samordnarens utredningsarbete ska ha som målsättning att de förslag som redovisas ska vara så pass analyserade att de kan övervägas i samband med regeringens beslut om vilka åtgärder som ska ingå i kommande trafikslagsövergripande nationella plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037.

Konsekvensbeskrivningar

Förslagens konsekvenser ska redovisas i enlighet med vad som anges i kommittéförordningen (1998:1474). Vidare ska konsekvenserna av de eventuella författningsförslagen redovisas.

Förslagens påverkan på möjligheterna att uppfylla de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, ska redovisas. Vidare ska förslagens konsekvenser för samhällsplanering och bostadsbyggande redovisas.

Förslagens eventuella påverkan på regler ska redovisas och om nya regler föreslås ska en konsekvensanalys redovisas som motsvarar de krav som följer av 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvenser vid regelgivning.

Förlagens konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv ska bedömas.

Förslagens miljö- respektive klimatkonsekvenser ska bedömas, liksom konsekvenser för totalförsvaret.

Förslagen ska beakta och vara förenliga med EU-rätten och andra relevanta författningar.

Kontakter och redovisning av uppdraget

Samordnaren ska hålla sig informerad om och beakta andra utredningar och annat pågående arbete som är av relevans för utredningen.

Samordnaren ska vid genomförandet av uppdraget ha en dialog med samt inhämta uppgifter och synpunkter från berörda regioner, kommuner och länsstyrelser, Swedavia AB, Arlandabanan Infrastructure AB, A-Train AB, Trafikverket, Försvarsmakten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt näringslivet och andra eventuella berörda parter.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2025.

(Landsbygds- och infrastrukturdepartementet)

Dialog med intressenter

Näringsliv

Arlandastad Group AB, Byggföretagen, Connect Sweden, Fast Travel AS, Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer (FSJ), Handelskammaren Mittsverige, Polar Structure AB, Preem AB, Region Stockholms Näringslivsråd, Stockholms Handelskammare, Strukton AB, Svenska Resebranschföreningen, Svenskt Näringsliv, Svensk Turism AB, Sydsvenska Handelskammaren, Visita, Västsvenska handelskammaren och Östsvenska handelskammaren.

Kommuner och regioner

Arlandaregionen, Enköpings kommun, Håbo kommun, Järfälla kommun, Knivsta kommun, Mälardalsrådet, Norrköpings kommun, Norrtälje kommun, Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jämtland Härjedalen, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala, Region Värmland, Region Västmanland, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Örebro, Sigtuna kommun, Sollentuna kommun, Solna kommun, Stockholms kommun, Stockholm Nordost, Sundbybergs kommun, Sveriges kommuner och regioner (SKR), Täby kommun, Upplands Bro kommun, Upplands Väsby kommun, Uppsala kommun, Vallentuna kommun, Västerås kommun och Örebro kommun.

Myndigheter och statliga bolag

Försvarets Materielverk (FMV), Försvarsmakten, Konkurrensverket, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH), Livsmedelsverket, Luftfartsverket, Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen Uppsala, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Naturvårdsverket, Polismyndigheten (Polisflyget respektive Gränspolisen), Skatteverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportstyrelsen, Tullverket och Upphandlingsmyndigheten.

Arlandabanan Infrastructure AB (AIAB), Infranord AB, Jernhusen AB, SJ AB, Svevia AB, Swedavia AB och Visit Sweden AB.

Förhandlingsperson (omförhandling 2013 års Stockholmsförhandling, Sverigeförhandlingens Stockholmsdel och Östlig förbindelse i Stockholm), Utredningen om näringslivets försörjningsberedskap (N2022:08) och Utredningen om elektrifierade transporter (LI 2023:04)

Transportsektorn

A-Train AB, Bolt AB, BRA Flyg AB, Cabonline Group AB, Flixbus Sverige AB, Gävle hamn AB, IATA, Järnvägssektorns samverkansforum (JBS/TTT), MTR Nordic AB, Mälardalstrafik AB, Norwegian, Nya Ostkustbanan AB, SAS AB, Skånetrafiken AB, AB Storstockholms Lokaltrafik, Sveriges Bussföretag, Svenska Regionala Flygplatser (SRF), Resenärerna, Svenska Taxiförbundet, Svensk Kollektivtrafik, Svenska Transportarbetarförbundet, Svenskt Flyg, Sveriges Åkeriföretag, Taxi Stockholm, Taxiunionen, Train Alliance AB, Transportföretagen/Svenska Flygbranschen, Transportindustriförbundet, Tågföretagen, Uber Sweden AB, VR Sverige AB, Vy Buss AB, Yilport Nordic (Rosersberg kombiterminal), Öresundsbrokonsortiet och Öresundståg AB.

Internationellt

Danmark: BaneDanmark, Copenhagen Airport, Greater Copenhagen, Sund & Baelt, Transportministeriet

Norge: Avinor (Oslo Flygplats), Banenor, Flybussen, Flytoget, Jernbanedirektoratet, Osloregionen, Samferdselsdepartementet, Statens Vegvesen och Ullensaker kommune.

Tyskland: Berlin Brandenburg Airport, Deutsche Bahn, Senatsverwaltung Berlin och Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

Övriga

Lars Calmfors, Göran Cars, Klas Eklund, Tomas Eneroth, Lena Erixon, Eva Holmgren, Peter Larsson (Samordnare), Stefan Löfven, Bo Lennart Nelldal, Mats Nyblom, Magnus Persson, Lars Schyllander, Per Taube, Jakob Wallenberg och Rune Wigblad med flera.

Referensförteckning

Nedan redovisas underlag som har haft en större betydelse för den analys jag gjort och för mina slutsatser, bedömningar och förslag. Till detta kan nämnas tillgång till statistikunderlag, skrivelser, presentationer vid möten med mera.

Myndigheter och statliga bolag

Arlandabanan Infrastructure AB, Hållbarhetsredovisning och årsredovisning 2023.

Länsstyrelsen Stockholm, Läget i länet, Bostadsmarknaden i Stockholms län 2024.

Länsstyrelsen Stockholm, Bostadsmarknadsenkäten 2025, Fakta 2025:4.

Länsstyrelsen Uppsala län, Analys av regional bostadsmarknad för år 2024 för Uppsala län.

Regeringen, Regeringsbeslut, Regleringsbrev för budgetåret 2025 avseende Trafikverket, 2024-12-19.

Regeringen, Regeringsbeslut, Beslut om byggstarter och uppdrag till Trafikverket att ta fram förnyat underlag, 2025-02-06, LI2024/01680.

Regeringen, Regeringsbeslut, Dir. 2023:178, Kommittédirektiv, Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats genom ökad kapacitet och förbättrad tillgänglighet till och från flygplatsen, Beslut vid regeringssammanträde den 20 december 2023.

Regeringen, Regeringsbeslut, Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden

2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033, rskr. 2020/21:409, 2022-06-07.

Regeringen, Regeringsbeslut (LI 2024/01905), Uppdrag till Trafikverket att analysera kraven i EU:s reviderade förordning om det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), 2024-10-10.

Regeringen, Regeringsbeslut (LI 2025/00640), Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur, 2025-03-20.

Regeringen, Regeringsbeslut (LI 2024/02410) Uppdrag till Trafikverket att föreslå åtgärder för att stärka kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet, 2024-12-19

Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:1 Budgetpropositionen för 2025.

Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:28, Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera.

Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:34, Totalförsvaret 2025–2030 (utgiftsområde 6 respektive 22).

Regeringen, Regeringens proposition 2024/25:100, 2025 års ekonomiska vårproposition – Förslag till riktlinjer (utgiftsområde 6)

Regeringen, Regeringens skrivelse 2023/24:140, 2024 års redogörelse för företag med statligt ägande.

Regeringskansliet, Arlanda flygplats – en plan för framtiden, DS 2022:11.

Regeringskansliet, Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet – För tillgänglighet och beredskap, Ds 2023:3.

Statens haverikommission, Slutrapport SHK 2024:08, Urspårning med resandetåg (Arlanda Express) på Blackvretens driftplatsdel, 2024-06-17.

Swedavias bolagsordning, fastställd vid bolagsstämma den 29 april 2014.

Swedavia AB, Underlag enligt begäran om stöd från Arlandasamordnaren, 2024-06-17.

Swedavia AB, Svar på frågor avseende angöring från Arlanda-samordningen, 2025-01-30.

Swedavia AB, Executive summary av Utvecklinsplan Stockholm Arlanda Airport, version 2024:1, 2024-11-01.

Swedavia AB, Års- och hållbarhetsredovisningar (för åren 2018–2024).

Trafikanalys, Bantrafik 2023, Publiceringsdatum 2024-06-20.

Trafikanalys, Sammanfattning av statistiken Bantrafik 2023, Statistik 2024:21, Publiceringsdatum 2024-06-20.

Trafikanalys, Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024, Rapport 2024:4, 2024-04-15.

Trafikanalys, Fordon 2024, Trafikanalys statistik 2025:3.

Trafikverket, Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning 2025, utgåva 2025-02-07.

Trafikverket, Rapport, Analys av kapacitet för väg- och spår-infrastruktur som ansluter till Arlanda, Publikationsnummer 2018:160.

Trafikverket, Delredovisning av uppdrag från regeringens utredning om stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-06-20.

Trafikverket, Rapport, Kapacitet för landtransporter till och från Arlanda, Regeringsuppdrag från den nationella planen 2022–2033, Publikationsnummer: 2024:114, 2024-09-16.

Trafikverket, Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024–2029.

Trafikverket, Handbok Rastplatser, Stöd för Trafikverkets rast-platser, Publikationsnummer: 2023:098, 2023-05-04.

Trafikverket, Medfinansiering och förskottering av statlig infrastruktur från avtalsparter – År 2024–2027, Publikationsnummer: 2025:05

Trafikverket, Trafikverkets genomförandeplan för åren 2024–2029.

Trafikverket, Rapport, Inriktningsunderlag för infrastruktur-planeringen för perioden 2026–2037, Publikationsnummer 2024:003, 2024-01-15.

Trafikverket, Årlig redovisning av regeringsuppdraget säkra upp-ställningsplatser, 2024-03-26, TRV 2018/77391.

Trafikverket, Planeringsinriktning Säkra uppställningsplatser längs större vägar, Version 1.0, 2022.

Trafikverket, Rapport, Effekter av förändrade banavgifter, Underlag till samrådet av järnvägsnätsbeskrivningen 2025, 2023-09-26, TRV 2023/101861.

Trafikverket, Rapport, Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter, TRV 2023/75532.

Trafikverket, Rapport, Åtgärder för att stärka järnvägsunderhållets genomförande – På väg mot en ökad operativ förmåga, 2024-02-12.

Trafikverket, Rapport, Kraven för TEN-T, Analys och åtgärder, 2025-02-28, TRV 2024/111216.

Trafikverket, Riksintresseprecisering för Stockholm Arlanda Airport, TRV 2016/45303, Publikationsnummer 2021:068.

Trafikverket, Årsredovisning 2024.

Transportstyrelsen, Transportmarknaden i siffror 2024, Översikt av utvecklingen på marknaderna för väg- och järnvägstransporter, TSG 2025-1949, Februari 2025.

Transportstyrelsen, Föreläggande avseende Trafikverkets spåravgifter för godstrafik och tjänstetåg, 2022-02-09, TSJ 2018-5787.

Transportstyrelsen, Rapport, Rapport till stöd för utredningen om stärkt konkurrenskraften för Arlanda flygplats, TSL 2024-4370, Juni 2024.

Transportstyrelsen, PM, Underlag från Transportstyrelsen till utredningen om att stärka konkurrenskraften för Arlanda flygplats – Del 3: Planering och tilldelning av järnvägskapacitet.

Utredningen om järnvägens organisation, En annan tågordning – bortom järnvägsknuten, Slutbetänkande, SOU 2015:110.

Vinnova, Jämställdhet och transportsystemet, Rapport 2020-02, publikationsnummer 2020:05.

Kommuner och regioner

Arlandaregionen, Prioriterade infrastruktursatsningar, mars 2024.

Mälardalsrådet, Utvecklingsstrategi för transportsystemet, Systemanalys 2024, Stockholm-Mälarregionen bygger Sverige starkare, 2024-05-24.

Region Blekinge, Växtplats Blekinge, Regional utvecklingsstrategi, 2022-02-23.

Region Blekinge, Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen perioden 2026–2037 (rapport 2024:003).

Region Dalarna, Dalastrategin 2030, Tillsammans för ett hållbart Dalarna, Regional utvecklingsstrategi 2021–2030.

Region Dalarna, Utvecklingsplan för Regional Persontågstrafik i Dalarna, 2025 med utblick mot 2050, 2024-10-01.

Region Dalarna, Remissvar avseende Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-08.

Region Dalarna, Inspel till Arlandautredningen avseende delrapport ”Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft”, 2024-12-16.

Region Gävleborg, Regional utvecklingsstrategi Gävleborg, 2020–2030.

Region Gävleborg, Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-10.

Region Halland, Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021–2028.

Region Halland, Region Hallands yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen, perioden 2026–2037, 2024-04-10.

Region Kalmar län, Klimat att växa i, Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030.

Region Kalmar län, Handlingsprogram transportinfrastruktur i Kalmar län 2024–2029.

Region Jämtland Härjedalen, Jämtlands län 2050, 2021-02-17.

Region Jämtland Härjedalen, Mål och långsiktiga prioriteringar för den regionala utvecklingspolitiken i Jämtland Härjedalen 2024–2050, 2024-10-23.

Region Jämtland Härjedalen, Yttrande gällande Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-09.

Region Jämtland Härjedalen, Regional transportplan för Jämtlands län 2022–2033, Beslutad 2022-10-12.

Region Jönköpings län, Regional utvecklingsstrategi 2020–2035

Region Jönköpings län, Regional transportplan Jönköpings län 2022–2033, 2022-08-30.

Region Jönköpings län, Yttrande, Remiss – Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037.

Region Kronoberg, Framtidens Kronoberg i världen, Regional utvecklingsstrategi 2025–2035.

Region Kronoberg, Remissyttrande – Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-02-09.

Region Norrbotten, Regional utvecklingsstrategi i Norrbotten 2030.

Region Norrbotten, Remissyttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-10.

Region Norrbotten, Länstransportplan 2022–2033 Norrbottens län.

Region Skåne, Det öppna Skåne, Regional utvecklingsstrategi för Skåne, oktober 2024.

Region Skåne, Strategi för ett Hållbart transportsystem i Skåne 2050 (2017).

Region Skåne, Yttrande Remiss gällande Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-20.

Region Stockholm, Godsstrategi för Stockholmsregionen, Diarienummer 2017-1614.

Region Stockholm, Kollektivtrafikplan 2050, Antagandehandling. Beslutad av trafiknämnden den 21 juni 2022.

Region Stockholm, Regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2050, Europas mest attraktiva storstadsregion.

Region Stockholm, Regionalt trafikförsörjningsprogram, För Stockholms län 2035, Beslutad av regionfullmäktige den 10 september 2024.

Region Stockholm, Beräkning av demografiskt bostadsbehov i Stockholmsregionen 2022–2060, 2024:0344.

Region Uppsala, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030.

Region Uppsala, Regional utvecklingsstrategi och Agenda 2030 – strategi för Uppsala län, fastställd februari 2021.

Region Värmland, Värmlandsstrategin 2040 (2021).

Region Värmland, Svar på remiss om inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-04-09.

Region Västernorrland, Ett Västernorrland – Handlingskraft, livskraft och naturkraft, Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland 2020–2030.

Region Västernorrland, Regional tillgänglighetsstrategi, 2024-06-14.

Region Västernorrland, Yttrande över remiss Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-07

Region Västerbotten, Västerbotten – en attraktiv region där olikheter skapar utvecklingskraft, Regional utvecklingsstrategi 2020–2030.

Region Västerbotten, Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2025–2031, slutlig utgåva.

Region Västerbotten, yttrande Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2026–2037, 2024-04-08.

Rödgröna styret i Stockholms stad, Pressmeddelande, Stockholms stad säger upp avtalet för Bromma flygplats, 2024-10-14.

Sigtuna kommun, PM från Sigtuna kommun till Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats, 2024-05-07.

Sigtuna kommun, Översiktsplan för Sigtuna kommun, 2022.

Stockholm Nordost, Remissvar från Stockholm Nordost avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-02-23.

Stockholms stad, Godstrafikplan 2024.

Stockholms stad, Översiktsplan för Stockholms stad, 2018.

Trafikförvaltningen Stockholms Läns Landsting, Tvärförbindelse Arlanda–Roslagsbanan, Lägesrapport våren 2016, 2016-04-22.

Uppsala kommun, Befolkningsprognos Uppsala kommun 2024–2050, 2024-05-21.

Uppsala kommun, Skrivelse med synpunkter på delrapporten ”Satsningar på järnväg för att stärka Arlanda flygplats konkurrenskraft”, 2024-12-20.

Vallentuna kommun, Kommunplan 2025–2027, Fastställd av kommunfullmäktige 2024-06-03.

Västra Götalandsregionen, Regional utvecklingsstrategi 2021–2030, februari 2021.

Västra Götalandsregionen, Yttrande, Västra Götalandsregionens remissyttrande över inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, 2024-03-21.

Näringsliv och övrigt

A-Train AB, Järnvägsnätsbeskrivning avseende Arlanda Link, Tågplan 2024.

A-Train AB, Järnvägsnätsbeskrivning av avseende Arlanda Link, Tågplan 2025.

A-Train AB, Årsredovisning 2023.

Bo-Lennart Nelldal och Lars Ahlstedt, Framtidens marknad för godstrafik med järnväg – Marknad, konkurrens och teknisk utveckling samt framtida potential i Sverige och Europa, Rapport till Trafikanalys, 2024-03-15.

Eurocontrol, European aviation overview 2024, 2025-01-23.

Holmgrenhansson Advokatbyrå AB, PM, Rollfördelning enligt Arlandabanan Projekt Agreement samt övergripande beskrivning av rättigheter och skyldigheter enligt avtalet och järnvägsmarknadslagstiftningen, 2024-05-31.

Järnvägsbranschens Samverkansforum, Verksamhetsbeskrivning 2025–2026.

Järnvägsbranschens Samverkansforum, Vision 2050, Transportsystemet för oss närmare – Sverige växer med järnvägen.

Järnvägsbranschens Samverkansforum, Färdplan mot vision 2050, Version 2024-10-07.

Roschier Advokatbyrå AB, Memorandum, Juridisk bedömning av om Arlandabaneavtalet kan ändras, 2024-11-19.

Roschier Advokatbyrå AB, Memorandum, Beskrivning av option att säga upp avtalet om Arlandabanan, 2025-05-05.

Svenska Taxiförbundet, Branschläget 2024.

Svenska Taxiförbundet, God Taxitradition, Svenska Taxiförbundets principiella riktlinjer för seriös taxiverksamhet genom konkurrens på lika villkor, Uppdaterad augusti 2023.

Svenska Taxiförbundet, Hemställan avseende begäran om särlagstiftning för att stärka konsumentskydd på offentliga trafikterminaler, resecentra m.m., 2024-10-15.

Sweco Infrastructure AB, Hållbar kollektivtrafik i den regionala stadskärnan Märsta–Arlanda, 2013-03-18.

Transportföretagen, Transportnäringen och framtidens arbetsmarknad, juni 2022.

WSP, Arlandas stationsavgift, Samhällsekonomisk analys av förändrad prismodell för tågresor till Arlanda, 2025-02-21.

WSP och Arlandaregionen, Samlade nyttoeffekter av trafikinvesteringar i Arlandaregionen, 2019-03-25.

WSP, Spårtrafik från Märsta station till Arlanda, Nyttoberäkningar, 2022-05-04.

Statens offentliga utredningar 2025

Kronologisk förteckning

1. Skärpta krav för svenskt medborgarskap. Ju.
2. Några frågor om grundläggande fri- och rättigheter. Ju.
3. Skatteincitament för forskning och utveckling. En översyn av FoU-avdraget och expertskattereglerna. Fi.
4. Moderna och enklare skatteregler för arbetslivet. Fi.
5. Avgift för områdessamverkan – och andra åtgärder för trygghet i byggd miljö. LI.
6. Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret. Fö.
7. Ny kärnkraft i Sverige – effektivare tillståndsprövning och ändamålsenliga avgifter. KN.
8. Bättre förutsättningar för trygghet och studiero i skolan. U.
9. På språklig grund. U.
10. En förändrad abortlag – för en god, säker och tillgänglig abortvård. S.
11. Straffbarhetsåldern. Ju.
12. AI-kommissionens Färdplan för Sverige. Fi.
13. En effektivare organisering av mindre myndigheter – analys och förslag. Fi.
14. En skärpt miljöstraffrätt och ett effektivt sanktionssystem. KN.
15. Stärkta drivkrafter och möjligheter för biståndsmottagare. Volym 1 och 2. S.
16. Ett nytt regelverk för uppsikt och förvar. Ju.
17. Anpassning av svensk rätt till EU:s avskogningsförordning. LI.
18. Ett likvärdigt betygssystem. Volym 1 och 2. U.
19. Kunskap för alla – nya läroplaner med fokus på undervisning och lärande. U.
20. Kommunal anslutning till Utbetalningsmyndighetens verksamhet. Fi.
21. Miljömålsberedningens förslag om en strategi för hur Sverige ska leva upp till EU:s åtaganden inom biologisk mångfald respektive nettoupptag av växthusgaser från markanvändningssektorn (LULUCF). KN.
22. Förbättrad konkurrens i offentlig och privat verksamhet. KN.
23. Ersättningsregler med brottsoffret i fokus. Ju.
24. Publiken i fokus – reformer för ett starkare filmland. Ku.
25. Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete. A.
26. Tid för undervisningsuppdraget – åtgärder för god undervisning och läraryrkenas attraktivitet. U.
27. En socionomutbildning i tiden. U.
28. Frihet från våld, förtryck och utnyttjande. En jämställdhetspolitisk strategi mot våld och en stärkt styrning av centrala myndigheter. A.
29. Ökad kvalitet hos Samhall och fler vägar till skyddat arbete. A.
30. Enklare mervärdesskatteregler vid försäljning av begagnade varor och donation av livsmedel. Fi.
31. Utmönstring av permanent uppehållstillstånd och vissa anpassningar till miniminivån enligt EU:s migrations- och asylpakt. Ju.
32. Vissa förändringar av jaktlagstiftningen. LI.
33. Skärpta och tydligare krav på vandel för uppehållstillstånd. Ju.
34. Ett modernare konsumentskydd vid distansavtal. Ju.
35. Etableringsboendelagen – ett nytt system för bosättning för vissa nyanlända. A.

36. Skydd för biologisk mångfald i havsområden utanför nationell jurisdiktion. UD.
37. Skärpta villkor för friskolesektorn. U.
38. Att omhänderta barn och unga. S.
39. Digital teknik på lika villkor. En reglering för socialtjänsten och verksamhet enligt LSS. S.
40. Säkrare tivoli. Ju.
41. Pensionsnivåer och pensionsavgiften – analyser på hundra års sikt. S.
42. Säkerhetsskyddslagen – ytterligare kompletteringar. Ju.
43. Säkerställ tillgången till läkemedel – förordnande och utlämnande i bristsituationer. S.
44. Förbättrat stöd i skolan. U.
45. Ökat informationsutbyte mellan myndigheter – några anslutande frågor. Ju.
46. Tryggare idrottsarrangemang. Ju.
47. Spänning i tillvaron – hur säkrar vi vår framtida elförsörjning? KN.
48. Stärkt pandemiberedskap. S.
49. Säkerhetspolisens behandling av personuppgifter. Ju.
50. En ny nationell myndighet för viltförvaltning. LI.
51. Bättre förutsättningar för klimatanpassning. KN.
52. Ökad insyn i politiska processer. Ju.
53. Kvalificering till socialförsäkring och ekonomiskt bistånd för vissa grupper. S.
54. Ett skärpt regelverk om utvisning på grund av brott. Ju.
55. En reformerad samhällsorientering för bättre integration. A.
56. Stärkt skydd för domstolarnas och domarnas oberoende. Ju.
57. Polisiär beredskap i fred, kris och krig. Ju.
58. En stärkt hästnäring – för företagande, jämställdhet, jämlikhet och folkhälsa. LI.
59. Stärkt lagstiftning mot hedersrelaterat våld och förtryck. Ju.
60. En starkare fondmarknad. Fi.
61. Sveriges internationella adoptionsverksamhet – lärdomar och vägen framåt. Volym 1 och 2. S.
62. Ansvaret för hälso- och sjukvården. Volym 1 Bedömningar och förslag. Volym 2 Underlagsrapporter. S.
63. Stärkt patientsäkerhet genom rätt kompetens – utifrån hälso- och sjukvårdens och tandvårdens behov. S.
64. En ny kontrollorganisation i livsmedelskedjan – för ökad effektivitet, likvärdighet och konkurrenskraft. LI.
65. En mer flexibel hyresmarknad. Ju.
66. En straffreform. Volym 1, 2, 3 och 4. Ju.
67. Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats. LI.

Statens offentliga utredningar 2025

Systematisk förteckning

Arbetsmarknadsdepartementet

Arbetslivskriminalitet – upplägg, verktyg och åtgärder, fortsatt arbete. [25]

Frihet från våld, förtryck och utnyttjande. En jämställdhetspolitisk strategi mot våld och en stärkt styrning av centrala myndigheter. [28]

Ökad kvalitet hos Samhall och fler vägar till skyddat arbete. [29]

Etableringsboendelagen – ett nytt system för bosättning för vissa nyanlända. [35]

En reformerad samhällsorientering för bättre integration. [55]

Finansdepartementet

Skatteincitament för forskning och utveckling. En översyn av FoU-avdraget och expertskattereglerna. [3]

Moderna och enklare skatteregler för arbetslivet. [4]

AI-kommissionens Färdplan för Sverige. [12]

En effektivare organisering av mindre myndigheter – analys och förslag. [13]

Kommunal anslutning till Utbetalningsmyndighetens verksamhet. [20]

Enklare mervärdesskatteregler vid försäljning av begagnade varor och donation av livsmedel. [30]

En starkare fondmarknad. [60]

Försvarsdepartementet

Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret. [6]

Justitiedepartementet

Skärpta krav för svenskt medborgarskap. [1]

Några frågor om grundläggande fri- och rättigheter. [2]

Straffbarhetsåldern. [11]

Ett nytt regelverk för uppsikt och förvar. [16]

Ersättningsregler med brottsoffret i fokus. [23]

Utmönstring av permanent uppehållstillstånd och vissa anpassningar till miniminivån enligt EU:s migrations- och asylpakt. [31]

Skärpta och tydligare krav på vandel för uppehållstillstånd. [33]

Ett modernare konsumentskydd vid distansavtal. [34]

Säkrare tivoli. [40]

Säkerhetsskyddslagen – ytterligare kompletteringar. [42]

Ökat informationsutbyte mellan myndigheter – några anslutande frågor. [45]

Tryggare idrottsarrangemang. [46]

Säkerhetspolisens behandling av personuppgifter. [49]

Ökad insyn i politiska processer. [52]

Ett skärpt regelverk om utvisning på grund av brott. [54]

Stärkt skydd för domstolarnas och domarnas oberoende. [56]

Polisiär beredskap i fred, kris och krig. [57]

Stärkt lagstiftning mot hedersrelaterat våld och förtryck. [59]

En mer flexibel hyresmarknad. [65]

En straffreform. Volym 1, 2, 3 och 4. [66]

Klimat- och näringslivsdepartementet

Ny kärnkraft i Sverige – effektivare tillståndsprövning och ändamålsenliga avgifter. [7]

En skärpt miljöstraffrätt och ett effektivt sanktionssystem. [14]

Miljömålsberedningens förslag om en strategi för hur Sverige ska leva upp till EU:s åtaganden inom biologisk mångfald respektive nettoupptag av växthusgaser från markanvändningssektorn (LULUCF). [21]

Förbättrad konkurrens i offentlig och privat verksamhet. [22]

Spänning i tillvaron – hur säkrar vi vår framtida elförsörjning? [47]

Bättre förutsättningar för klimatanpassning. [51]

Kulturdepartementet

Publiken i fokus – reformer för ett starkare filmland. [24]

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Avgift för områdessamverkan – och andra åtgärder för trygghet i byggd miljö. [5]

Anpassning av svensk rätt till EU:s avskogningsförordning. [17]

Vissa förändringar av jaktlagstiftningen. [32]

En ny nationell myndighet för viltförvaltning. [50]

En stärkt hästnäring – för företagande, jämställdhet, jämlikhet och folkhälsa. [58]

En ny kontrollorganisation i livsmedelskedjan – för ökad effektivitet, likvärdighet och konkurrenskraft. [64]

Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet. Åtgärder som stärker konkurrenskraften för Arlanda flygplats. [67]

Socialdepartementet

En förändrad abortlag – för en god, säker och tillgänglig abortvård. [10]

Stärkta drivkrafter och möjligheter för biståndsmottagare Volym 1 och 2. [15]

Att omhänderta barn och unga. [38]

Digital teknik på lika villkor. En reglering för socialtjänsten och verksamhet enligt LSS. [39]

Pensionsnivåer och pensionsavgiften – analyser på hundra års sikt. [41]

Säkerställ tillgången till läkemedel – förordnande och utlämnande i bristsituationer. [43]

Stärkt pandemiberedskap. [48]

Kvalificering till socialförsäkring och ekonomiskt bistånd för vissa grupper. [53]

Sveriges internationella adoptionsverksamhet – lärdomar och vägen framåt. Volym 1 och 2. [61]

Ansvaret för hälso- och sjukvården. Volym 1 Bedömningar och förslag. Volym 2 Underlagsrapporter. [62]

Stärkt patientsäkerhet genom rätt kompetens – utifrån hälso- och sjukvårdens och tandvårdens behov. [63]

Utbildningsdepartementet

Bättre förutsättningar för trygghet och studiero i skolan. [8]

På språklig grund. [9]

Ett likvärdigt betygssystem Volym 1 och 2. [18]

Kunskap för alla – nya läroplaner med fokus på undervisning och lärande. [19]

Tid för undervisningsuppdraget – åtgärder för god undervisning och läraryrkenas attraktivitet. [26]

En socionomutbildning i tiden. [27]

Skärpta villkor för friskolesektorn. [37]

Förbättrat stöd i skolan. [44]

Utrikesdepartementet

Skydd för biologisk mångfald i havsområden utanför nationell jurisdiktion. [36]

Regeringskansliet

Remiss

2025-06-17
LI2025/01130

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
Ämnesråd
Göran Roos
+46 72 209 7613

Remiss av SOU 2025:67 Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet

Remissinstanser

1. Arlandabanan Infrastructure AB
2. Arlandaregionen
3. Arlandastad Group AB
4. Arvidsjaurs kommun
5. A-Train AB
6. Bolt AB
7. Borlänge kommun
8. Braathens Regional Airlines (BRA)
9. Byggföretagen
10. Cabonline Group AB
11. Connect Sweden
12. Danderyds kommun
13. Ekerö kommun
14. Enköpings kommun
15. Eskilstuna kommun
16. Företagarna
17. Försvarets Materielverk (FMV)
18. Försvarsmakten

Telefonväxel: 08-405 10 00
Fax: 08-24 46 31
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Malmtorgsgatan 3
E-post: i.registrator@regeringskansliet.se

19. Gotlands kommun
20. Gällivare kommun
21. Göteborgs kommun
22. Handelskammaren Mittsverige
23. Hagfors kommun
24. Halmstads kommun
25. Håbo kommun
26. Härjedalens kommun
27. Härryda kommun
28. Infranord AB
29. Jernhusen AB
30. Järfälla kommun
31. Jönköpings kommun
32. Kalmar kommun
33. Karlstads kommun
34. Kiruna kommun
35. Knivsta kommun
36. Kommerskollegium
37. Kommunförbundet Stockholms län
38. Konkurrensverket
39. Kramfors kommun
40. Kristianstad kommun
41. Linköpings kommun
42. Luftfartsverket
43. Luleå kommun
44. Lycksele kommun
45. Länsstyrelsen Blekinge län
46. Länsstyrelsen Dalarnas län
47. Länsstyrelsen Gotlands län
48. Länsstyrelsen Gävleborg

49. Länsstyrelsen Hallands län
50. Länsstyrelsen i Jönköpings län
51. Länsstyrelsen i Kronobergs län
52. Länsstyrelsen Jämtlands län
53. Länsstyrelsen Kalmar län
54. Länsstyrelsen Norrbotten
55. Länsstyrelsen Skåne
56. Länsstyrelsen Stockholm
57. Länsstyrelsen Södermanlands län
58. Länsstyrelsen Uppsala län
59. Länsstyrelsen Värmland
60. Länsstyrelsen Västerbotten
61. Länsstyrelsen Västernorrland
62. Länsstyrelsen Västmanlands län
63. Länsstyrelsen Västra Götalands län
64. Länsstyrelsen Örebro län
65. Länsstyrelsen Östergötland
66. Malmö kommun
67. Malung-Sälens kommun
68. Mora kommun
69. MTR Nordic AB
70. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
71. Mälardalsrådet
72. Mälardalstrafik AB
73. Nacka kommun
74. Naturskyddsföreningen
75. Naturvårdsverket
76. Norrköpings kommun
77. Norrtälje kommun
78. Norwegian Air Shuttle ASA

79. Nyköpings kommun
80. Näringslivets Transportråd
81. Pajala kommun
82. Polismyndigheten
83. Preem AB
84. Region Blekinge
85. Region Dalarna
86. Region Gävleborg
87. Region Halland
88. Region Jämtland Härjedalen
89. Region Jönköpings län
90. Region Kalmar län
91. Region Kronoberg
92. Region Norrbotten
93. Region Skåne
94. Region Stockholm
95. Region Sörmland
96. Region Uppsala
97. Region Värmland
98. Region Västerbotten
99. Region Västernorrland
100. Region Västmanland
101. Region Örebro län
102. Region Östergötland
103. Ronneby kommun
104. Scandinavian Airlines System (SAS AB)
105. Sigtuna kommun
106. SJ AB
107. Skatteverket
108. Skellefteå kommun

109. Småkom
110. Socialstyrelsen
111. Sollefteå kommun
112. Sollentuna kommun
113. Solna kommun
114. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)
115. Statskontoret
116. Stockholm Business Region AB
117. Stockholm Nordost
118. Stockholms Handelskammare
119. Stockholms kommun
120. Storumans kommun
121. Strukton Rail AB
122. Sundbybergs kommun
123. Sundsvalls kommun
124. Svensk Handel
125. Svenska Regionala Flygplatser (SRF)
126. Svenska Resebranschföreningen
127. Svenska Taxiförbundet
128. Svenska Transportarbetarförbundet
129. Svensk Kollektivtrafik
130. Svensk Luftambulans
131. Svensk Pilotförening
132. Svenskt Ambulansflyg
133. Svenskt Flyg
134. Svensk Turism AB
135. Svenskt Näringsliv
136. Sveriges Bussföretag
137. Sveriges export- och investeringsråd (Business Sweden)
138. Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

139. Sveriges Åkeriförening
140. Svevia AB
141. Swedavia AB
142. Sydsvenska Handelskammaren
143. Taxi Stockholm
144. Taxiunionen
145. Tillväxtverket
146. Torsby kommun
147. Trafikanalys
148. Trafikförvaltningen Region Stockholm
149. Trafikförvaltningen Region Uppsala
150. Trafikverket
151. Transportföretagen/Svenska Flygbranschen
152. Transportindustriförbundet
153. Transportstyrelsen
154. Trollhättans kommun
155. Tui
156. Tullverket
157. Tågföretagen
158. Täby kommun
159. Uber Sverige AB
160. Upphandlingsmyndigheten
161. Umeå kommun
162. Upplands-Bro kommun
163. Upplands-Väsby kommun
164. Uppsala kommun
165. Vallentuna kommun
166. Vilhelmina kommun
167. Visita
168. Visit Sweden

169. VR Sverige AB
170. Världsnaturfonden (WWF)
171. VY Buss AB
172. Västerås kommun
173. Västra Götalandsregionen
174. Västsvenska Handelskammaren
175. Växjö kommun
176. Ängelholms kommun
177. Örebro kommun
178. Örnsköldsvik kommun
179. Östersunds kommun
180. Österåkers kommun
181. Östsvenska Handelskammaren

Remissvaren ska ha kommit in till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet **senast den 17 oktober 2025**. Svaren bör lämnas per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2025/01130 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet.

Svaret bör lämnas i två versioner: den ena i ett bearbetningsbart format (t.ex. Word), den andra i ett format (t.ex. pdf) som följer tillgänglighetskraven enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.

Remissvaren kommer att publiceras på regeringens webbplats.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på förslagen och bedömningarna i rapporten.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att

svaret ger besked om detta. För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Bifogat material kan laddas ned från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Remissinstanserna kan utan kostnad beställa tryckta exemplar av Ds via ett beställningsformulär hos Elanders Sverige AB.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens promemoria Svara på remiss – hur och varför (SB PM 2003:2, reviderad 2009-05-02). Den kan laddas ner från Regeringskansliets webbplats www.regeringen.se.

Christer Pettersson
Departementsråd

Kopia till

Elanders Sverige AB, e-postadress: betankande@elanders.com

§ 134

Remiss - Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Diarienummer: RJL 2025/2309

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna yttrande över remiss av Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Kronoberg är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet.

Kronobergs län är ett av landets mindre län vilket också reflekteras i storleken på den ekonomiska ramen för länstransportplanen. Utifrån givna förutsättningar presenterar Region Kronoberg ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument som regional utvecklings-strategi och trafikförsörjningsprogram med underliggande tågstrategiskt underlag vilket ger en tydlig strategisk riktning för länets utveckling och en röd tråd i arbetet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-07-21
- Förslag till yttrande daterat 2025-09-02
- Remiss Länstransportplan för Kronobergs län 2025-2037
- Missiv Länstransportplan för Kronobergs län 2025-2037

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remiss av Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Ärendebeskrivning

Region Kronoberg är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 20 januari 2026. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt.

Kronobergs län är ett av landets mindre län vilket också reflekteras i storleken på den ekonomiska ramen för länstransportplanen. Utifrån givna förutsättningar presenterar Region Kronoberg ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument som regional utvecklings-strategi och trafikförsörjningsprogram med underliggande tågstrategiskt underlag vilket ger en tydlig strategisk riktning för länets utveckling och en röd tråd i arbetet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-07-21
- Förslag till yttrande daterat 2025-09-02
- Remiss Länstransportplan för Kronobergs län 2025-2037
- Missiv Länstransportplan för Kronobergs län 2025-2037

Beslutet skickas till

Region Kronoberg
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regionala utvecklingsdirektör

Carlos Petterson
Sektionschef Energi & samhällsbyggande

Region Kronoberg

Remiss - Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Utifrån givna förutsättningar presenterar Region Kronoberg ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument som regional utvecklingsstrategi och trafikförsörjningsprogram med tillhörande tågstrategiskt underlag vilket ger en tydlig strategisk riktning för länets utveckling och en röd tråd i arbetet.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Länstransportplan för Kronobergs län 2026-2037 på ett tydligt sätt visar hur Region Kronobergs samlade system med strategiska dokument ger förutsättningarna för de prioriteringar som görs. Bedömningen är att Region Kronoberg under lång tid har arbetat systematiskt för att skapa en samlad bild med tydliga inriktningar och prioriteringar för den långsiktiga utvecklingen i hela länet. Exempelvis utgör regionens trafikförsörjningsprogram med underliggande tågstrategiska underlag en stabil plattform för att i länstransportplanen lyfta fram behovet av järnvägsinvesteringar. Region Jönköpings län anser att detta på ett föredömligt sätt visar på kopplingen och den ”röda tråden”, från långsiktiga visioner till konkreta prioriteringar och satsningar.
Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som stärker kopplingen mellan länen och Region Jönköpings län välkomnar fler framtida satsningar på de gemensamma stråken.
Satsningarna på ökad kapacitet på Kust-till kustbanan, delen Växjö-Alvesta, ses som extra positiva då detta är en förutsättning för utvecklad regionaltågstrafik mellan länen. Vidare är satsningarna på det gemensamma Baltic-Link stråket, Rv 27, av stort vikt även för Jönköpings län. Hur medlen i transportplanen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

Datum: 2025-06-26
Diarienummer: 24RUN151
Handläggare: Per Hansson

REGION KRONOBERG

Remissinstanser enligt sändlista

Remiss av:
Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037

Region Kronoberg översänder här förslag till Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037, på remiss och ni ges möjlighet att lämna synpunkter senast onsdagen den 17 september 2025.

Region Kronoberg har det övergripande politiska ansvaret för länets utveckling. Infrastrukturplanering är ett av flera viktiga verktyg för att främja regional utveckling och tillväxt. Därför är Länstransportplanen 2026–2037 ett centralt styrdokument i det arbetet.

Även om planeringen av infrastruktur är en löpande process, intensifierades arbetet i mars 2025 när regeringen presenterade direktiven och beslutade om den finansiella ramen för den kommande planperioden. Förslaget till Länstransportplan 2026–2037 bygger vidare på den tidigare planen, som fastställdes av regionfullmäktige i oktober 2022.

Vi önskar få era synpunkter senast den 17 september 2025.
Synpunkterna ska lämnas via e-post till registrator@kronoberg.se.
Vänligen märk svaret med diarienummer 24RUN151.

Frågor besvaras av Per Hansson, per.hansson@kronoberg.se, 070 – 972 60 61

Med vänliga hälsningar

René Jaramillo (M)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Postadress
Region Kronoberg
351 88 VÄXJÖ

Besöksadress
Nygatan 20
VÄXJÖ

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post registrator@kronoberg.se.
Fax

Datum: 2025-06-26
Diarienummer: 24RUN151
Handläggare: Per Hansson

REGION KRONOBERG

Remiss av Länstransportplanen för Kronobergs län 2026–2037 är en så kallad öppen remiss, det innebär att alla är välkomna att lämna synpunkter. Länstransportplanen kommer att publiceras på Region Kronobergs hemsida. Till följande intressenter, se sändlista nedan, kommer remissversionen att sändas via e-post.

Sändlista:

Alvesta kommun	kommunen@alvesta.se
Lessebo kommun	info@lessebo.se
Ljungby kommun	info@ljungby.se
Markaryds kommun	ks@markaryd.se
Tingsryds kommun	kommunen@tingsryd.se
Uppvidinge kommun	ledningskontoret@uppvidinge.se
Växjö kommun	kommunstyrelsen@vaxjo.se
Älmhults kommun	ks@almhult.se
Centerpartiet i Kronobergs län	kronoberg@centerpartiet.se
Kristdemokraterna i Kronobergs län	kronoberg@kristdemokraterna.se
Liberalerna i Kronobergs län	kronoberg@liberalerna.se
Miljöpartiet de Gröna i Kronobergs län	kronoberg@mp.se
Moderaterna i Kronobergs län	kronoberg@moderat.se
Socialdemokraterna i Kronobergs län	kronoberg@socialdemokraterna.se
Sverigedemokraterna i Kronobergs län	pernilla.wikelund@sd.se
Vänsterpartiet i Kronobergs län	kronoberg@vansterpartiet.se
Region Blekinge	kansli@regionblekinge.se
Region Halland	Regionen@regionhalland.se
Region Jönköpings län	regionen@rjl.se
Region Skåne	region@skane.se
Region Kalmar län	region@regionkalmar.se
Linnéuniversitetet	info@lnu.se
Länsstyrelsen i Kronobergs län	kronoberg@lansstyrelsen.se
Polismyndigheten i Kronobergs län	registrator.syd@polisen.se
Trafikverket	trafikverket@trafikverket.se
Trafikverket Region Syd	
Södra civilområdet	niklas.nordgren@lansstyrelsen.se
Södra militärregionen	mrs-stab@mil.se
ALWEX AB	info@alwex.se
Bergs Timber	info@bergstimber.se
Cykelfrämjandet	kansli@cykelframjandet.se
Electrolux	els.info@electrolux.se

REGION KRONOBERG

Energikontor Syd	info@energikontorsyd.se
Företagarna i Kronoberg	info@foretagarna.se
Handikapprörelsens Idé-& KunskapsCentrum	info@handikappkunskap.se
Heidelberg Materials Precast Abetong	invoices.swe@heidelbergmaterials.com
Hela Sverige ska leva; Kronoberg	kronoberg@helasverige.se
HOLTAB	info@holtab.se
IKEA AB	gudmund.vollbrecht@ikea.com
JGA	info@jga.se
Kosta Boda Art Hotel	info@kostabodaarthotel.se
Lantbrukarnas Riksförbund LRF Sydost	sydost@lrf.se
LO, Landsorganisationen Sydost	lo-smalandblekinge@lo.se
Naturskyddsföreningen i Kronobergs län	kronoberg@naturskyddsforeningen.se
NIBE	info@nibe.com
NTF, Nationell förening för trafiksäkerhetens främjande	info@ntf.se
Orthex	info@orthexgroup.com
Pensionärsrådet i Kronoberg	lisa.oberg@kronoberg.se
PostNord Strålfors AB	info@stralfors.se
Profilgruppen	info@profilgruppen.se
Räddningstjänsten Östra Kronoberg, RÖK	raddningstjanst@rok.lessebo.se
SKR, Sveriges Kommuner och Regioner	info@skr.se
Svensk cykling	klas.elm@branschkansliet.se
Svenskt näringsliv Kronobergs län	kronoberg@svensktnaringsliv.se
Sveriges åkeriföretag	thomas.hammarstrom@akeri.se
Svetruck	info@svetruck.com
Sydsvenska industri- och Handelskammaren	info@handelskammaren.com
SÖDRA, Södra Skogsägarna	info@sodra.com
Transportföretagen	info@transportforetagen.se
Trehörna	info@cura.se
Unionen sydost	smaland@unionen.se
VEAB	kundcenter@veab.se
VIDA AB	vida@vida.se
VOLVO Construction Equipment	reception.braas@volvo.com
Värends Räddningstjänst	raddningstjansten@vaxjo.se
Växjö Flygplats	info@smalandairport.se

REGION KRONOBERG

Länstransportplan för

Kronobergs län 2026–2037

REMISSVERSION 2025-06-26

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning ... 1
Förord ... 2
Tillsammans, med dialog och samverkan ... 2
Läshänvisning ... 3

1 Inledning och sammanfattning ... 4
1.1 Inledning ... 4
1.2 Sammanfattning ... 5
2 Uppdrag och nationella riktlinjer ... 6
2.1 Uppdraget (Direktiven) ... 6
2.2 Ramar för nationella- och regionala planer ... 7
2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser ... 8

3 Regionala investeringar i Kronobergs län 2026–2037 ... 12
3.1 Principer för prioriteringar ... 12
3.2 Ekonomisk sammanställning ... 13
3.3 Större investering samfinansiering ... 15
3.4 Större investering väg ... 17
3.5 Mindre infrastrukturåtgärder ... 18
3.6 Bidragsobjekt ... 20
3.7 Utredning av brister ... 23

4 Nationella utgångspunkter för prioritering ... 27
4.1 De transportpolitiska målen ... 27
4.2 Nationella klimat och miljömål ... 28
4.3 Nollvisionen och trafiksäkerhet ... 32
5 Regionala utgångspunkter för prioritering ... 35
5.1 Regional utvecklingsstrategi ... 35
5.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick ... 39
5.3 Länstransportplanen ... 40
5.4 Cykla i gröna Kronoberg ... 46
5.5 Resvaneundersökningar ... 52
6 Förutsättningar och ambitioner ... 53
6.1 Regionförstoring- och förstärkning ... 53
6.2 De ”smala” vägarna viktiga för Kronoberg ... 59
6.3 Mobility management ... 60
6.4 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar ... 62
6.5 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge ... 64
6.6 Transportsystemets roll i civilt försvar och Sveriges NATO-medlemskap ... 65

7 Hållbarhetsbedömningar av LTP ... 66

8 Bilagor ... 69
Bilaga 1A: Beskrivning av åtgärder till ”Större investering sam- och medfinansiering” ... 69
Bilaga 1B: Beskrivning av åtgärder till ” Större investering väg” ... 74
Bilaga 2: Hållbarhetsbedömning ... 82

Förord

Tillsammans, med dialog och samverkan

Kronoberg är en region där vägar, järnvägar, cykelstråk och busshållplatser inte bara är transportleder – de är livsnerven som binder ihop våra samhällen. Det är där människor tar sig till jobbet, barn till skolan, varor till marknaden och idéer ut i världen. I mitt uppdrag som ordförande i infrastrukturberedningen är det mitt ansvar – och mitt engagemang – att leda vårt arbete i regionen för att varje kronobergare, oavsett var man bor, har tillgång till ett fungerande, tryggt och hållbart transportsystem.

Infrastrukturplanering är ett verktyg för att skapa förutsättningar för tillväxt, attraktivitet och god livskvalitet i hela länet. Länstransportplanen för perioden 2026–2037 är därmed inte bara ett dokument – den är ett uttryck för de gemensamma vägval som ska rusta Kronoberg för framtiden.

Den har tagits fram i nära dialog med länets kommuner och i samarbete med våra sydsvenska grannar. Den speglar både de lokala behoven och vår roll i en större helhet – från det lilla sammanhanget till de stora stråken, från enskilda vägförbättringar till järnvägsutbyggnader med internationell betydelse. Vi prioriterar inte infrastruktur för sin egen skull. Vi prioriterar den för vad den möjliggör: att bo kvar i en attraktiv region, att hitta ett jobb i en tillväxt region, att utveckla företag i en företagsvänlig region och att leva klimatsmart i en grön region. Vi vet att investeringar i hållbara resval, cykelvägar, kollektivtrafik och trafiksäkra vägar bidrar till ett mer jämlikt och tillgängligt län – och till en starkare framtid för oss alla i vårt Kronoberg.

Det här är en plan för hela länet – för våra åtta starka kommuner, för varje by och varje ort. Det är också en plan som visar att vi i Kronoberg vågar tänka långsiktigt, ta ansvar för helheten och visa vägen framåt – tillsammans, med dialog och samverkan.

René Jaramillo (M)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden i Region Kronoberg

Läshänvisning

Kapitel 1: Inledning och sammanfattning av Region Kronobergs länstransportplan 2026–2037.

Kapitel 2: *Uppdrag och nationella riktlinjer*, I detta kapitel redovisas regeringens uppdrag till Region Kronoberg att ta fram en länstransportplan samt Trafikverkets uppdrag att ta fram den nationella planen. Här presenteras även den ekonomiska ram som tilldelats för infrastrukturåtgärder. Kapitlet innehåller dessutom en översikt över de steg och processer som planeringen har att förhålla sig till.

Kapitel 3: Huvudsyftet med Länstransportplanen är att visa på Region Kronobergs prioriteringar vad gäller infrastrukturinvesteringar till regionala plan och samfinansiering till nationell plan. Detta beskrivs i kapitlet *Regionala investeringar i Kronobergs län 2026–2037*. Det centrala i kapitlet och i länstransportplanen är tabellen på sidan 17 där Region Kronobergs prioriteringar läggs fram. De prioriterade åtgärderna är kortfattat beskrivna i kapitlet och i bilaga ges en mer utförlig beskrivning och motiv till prioriterade åtgärder.

Kapitel 4–6: I dessa sammanfattas Region Kronobergs argument och motiv till de prioriteringar som presenteras i kapitel 3. Primärt bygger det som tas upp i kapitlen på ställningstaganden och remissvar som har behandlats av regionstyrelsen och av regionala utvecklingsnämnden. Även sammanfattning av betydelsefulla och relevanta strategier vilka är antagna av regionfullmäktige tas upp i kapitlen.

- **Kapitel 4:** Kapitlet beskriver tre centrala nationella utgångspunkter som påverkar prioriteringarna i länstransportplanen: de transportpolitiska målen, de nationella klimat- och miljömålen samt Nollvisionen för trafiksäkerhet. Även om dessa mål är formulerade på nationell nivå är de högst relevanta för Region Kronobergs arbete. Därför ges också en översikt över hur läget ser ut i länet i förhållande till dessa mål.
- **Kapitel 5:** I kapitlet görs en genomgång av Region Kronobergs styrande dokument med betydelse för infrastrukturplaneringen. Dokumenten är utvecklingsstrategin Framtidens Kronoberg i världen, Regionens trafikförsörjningsprogram, vilket visar på kollektivtrafikens utvecklingsriktning samt nu gällande länstransportplan. Stycket om länstransportplanen ger dels en förklaring till vilka vägar som finns i Kronoberg och det historiska utfallet från tidigare planeringsomgångar. Cykla i Gröna Kronoberg är en understrategi till länstransportplanen och visar på hur länet vill utveckla cykelvägnätet.
- **Kapitel 6:** beskriver regionala förutsättningar och ambitioner som har betydelse för infrastrukturplaneringen och inte fångas upp av regionens styrande dokument. Kapitlet kan ses som bakgrund och motivering till regionens prioriteringar.

Kapitel 7: I detta kapitel presenteras hur länstransportplanen har hållbarhetsbedömts med hjälp av oberoende granskning. Bedömningen omfattar både en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en social konsekvensbedömning som inkluderar barnperspektivet. Tillsammans utgör de en samlad hållbarhetsbedömning enligt gällande lagkrav. Kapitlet presenterar också två teoretiska scenarier för att tydliggöra hur olika prioriteringsinriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den tilldelade planeringsramen på 1,3 miljarder kronor. De är ett komplement till hållbarhets bedömningen. De fullständiga underlagen återfinns i bilaga 2.

.

1 Inledning och sammanfattning

1.1 Inledning

Region Kronoberg vill sätta människan i centrum, utgå från platsens förutsättningar och vill forma hållbara hälsofrämjande och robusta lösningar. I den regionala utvecklingsstrategin, Framtidens Kronoberg i världen, lyfts att samhället måste planeras med en helhetssyn där hållbara lösningar för kommunikation, infrastruktur och samhällsbyggnad ska bidra till att stärka tillväxten, tillgängligheten och attraktionskraften i hela regionen. Arbetet ska främja en samhällsplanering som hänger ihop mellan nationell, mellanregional, regional, del-regional och kommunal nivå.

Kronoberg är ett av landets mindre och glesare län sett till befolkning, men har en tydlig stråkstruktur längs sina järnvägar och riksvägar. Boende och arbetsplatser är i hög grad koncentrerade till dessa stråk – länet utgör en tydlig stråkbygd. Samtliga kommuner gränsar till andra län, vilket skapar starka funktionella samband både inom länet och över länsgränserna. Kronoberg har en nettoinpendling, och större städer som Malmö, Lund, Kalmar, Karlskrona och Jönköping ligger inom rimligt pendlingsavstånd. För att möjliggöra hållbar pendling och stärka arbetsmarknadens funktion krävs fortsatta satsningar på järnväg och busstrafik. Småland Airport har också en strategisk roll för tillgängligheten, både för näringslivet och turismen. Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige pågår ett aktivt samarbete för att stärka hela södra Sveriges attraktivitet. Ett positivt exempel är den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, som väntas öppna under planperioden. Den kommer att korta restiden mellan Köpenhamn och Hamburg från nästan fem till under tre timmar – vilket också stärker Kronobergs internationella tillgänglighet.

Bra kommunikationer underlättar tillgängligheten och är en förutsättning för större och effektivare arbetsmarknadsregioner. En stark tillgänglighet minskar sårbarheten i en region och attraherar också arbetskraft. Rörlighet inom och mellan regioner medför bättre möjligheter att matcha utbud och efterfrågan på arbetskraft och den samlade kompetensen kan tillvaratas bättre. En fortsatt specialisering på arbetsmarknaden leder till en ökad geografisk koncentration av nya arbetstillfällen, vilket bidrar till regionförstoring. Det handlar också om att skapa och bidra till attraktiva och dynamiska miljöer vilka fungerar som magneter och därigenom drar till sig kunskap, kapital, och kreativa individer - och bidrar till en förstärkning av regionen, så kallad regionförstärkning. Bra kommunikationer förstärker dessutom möjligheten till delaktighet i samhället och knyter samman boende, arbete, utbildning, service, kultur, rekreation och fritid.

Utvidgade arbetsmarknadsregioner och ökad geografisk rörlighet skapar nya möjligheter för tillväxt – men kan samtidigt innebära ökad miljöbelastning. Målkonflikten mellan ekonomisk utveckling och miljömässig hållbarhet blir särskilt tydlig inom transportsektorn, som står för en stor del av koldioxidutsläppen. För att minska trafikens klimatpåverkan krävs både en ökad andel fordon som drivs med förnybara bränslen och en attraktiv, tillgänglig kollektivtrafik. För att främja en hållbar regional utveckling behöver vi planera utifrån länets specifika förutsättningar. Kronobergs styrka ligger i dess tydliga stråkstruktur och att länet genomkorsas av järnväg. Av länets 48 tätorter har 11 en tågstation – dessa stationsorter är en viktig regional tillgång. Samtidigt behöver busstrafiken utvecklas och upplevas som ett attraktivt alternativ i de delar av länet som saknar tågtrafik.

En helhetssyn i samhällsplaneringen är avgörande för att skapa ett hållbart, tillgängligt och hälsofrämjande vardagsliv för alla grupper i samhället. Planeringen behöver hänga ihop mellan nationell, regional och lokal nivå – och utgå från olika människors behov och förutsättningar. För att lyckas krävs tidig involvering av kollektivtrafiken i fysisk planering, stark samverkan mellan kommuner, regionen och andra aktörer samt förmåga att anpassa sig till nya förutsättningar. Samhällsplaneringen ska även ta hänsyn till klimat- och miljömål.

Resvaneundersökningar visar att 80 procent av Kronobergs invånare har kortare än 20 km till arbetet, och över 30 procent har mindre än 5 km – avstånd som lämpar sig väl för cykel och gång. Trots detta är bilberoendet starkt, vilket hänger samman med länets befolknings-, boende- och arbetsplatsstruktur. För att cykeln ska bli ett reellt alternativ krävs trygga och säkra trafikmiljöer – något som ofta saknas vid arbetsplatser i de större industriområdena. Cykeln är ett energieffektivt och miljövänligt färdsätt som dessutom

bidrar till bättre folkhälsa. För resor upp till 5 km är cykeln ofta det mest attraktiva alternativet, och med elcykel kan avstånd på 12–15 km hanteras i vardagen. Cirka 60 procent av länets invånare bor inom 30 minuters cykelavstånd från sina respektive kommuncentrum, vilket visar på goda förutsättningar för ökad cykling – särskilt inom och till tätorter. Även cykelturismen har en betydande utvecklingspotential. För att lyfta behovet av utbyggd cykelinfrastruktur har Region Kronoberg tillsammans med kommunerna tagit fram ”Cykla i gröna Kronoberg”, där ett 30-tal cykelvägar har identifierats, analyserats och prioriterats. Dessa utgör grunden för en mer sammanhängande, säker och attraktiv cykelvägstruktur i hela länet.

Med länets boendestruktur och med omfattande transporter inom skog och industri är länet beroende av ett finmaskigt vägnät med god standard och bra underhåll. Skogstillväxten och länets övriga tunga tillverkningsindustri gör länet beroende av en robust infrastruktur med sammanbindande stråk och noder. Flera industrier är verksamma utanför de större tätorterna och är därför beroende av god tillgänglighet till olika kommunikationssystem. Goda kommunikationer gör det möjligt att pendla till arbete på längre avstånd från bostaden. Därigenom ökas individens valmöjligheter och företagen får en bredare rekryteringsbas.

1.2 Sammanfattning

Den framtida infrastrukturen i länet kommer med stor sannolikhet till stora delar bestå av dagens nät. Infrastrukturplaneringen handlar därför främst om hur den kan användas mer effektivt och kompletteras i önskad riktning. Region Kronobergs prioriteringar i länstransportplanen syftar till att stärka de funktionella stråken och öka trafiksäkerheten. Genom satsningar på cykelvägar samt bidrag till kommunerna – i synnerhet för upprustning av hållplatser – förväntas flera positiva effekter som ligger i linje med både de nationella transportpolitiska målen och regionens egna mål för hållbar utveckling.

Kronobergs län har tilldelats en preliminär ram på 1 306 miljoner kronor för perioden 2026–2037. Utöver det ser regionen fram mot betydligt större investeringsvolymer till Kronoberg och övriga Sydsverige genom den nationella planen, framförallt vad gäller utvecklingen av järnvägen.

Enligt direktiven ska den preliminära planeringsramen justeras utifrån det faktiska utfallet av upparbetade medel för perioden 2022–2033, vilket sker vid utgången av 2025. Baserat på preliminära uppgifter från Trafikverket innebär detta att Kronoberg vid regeringens fastställande våren 2026 sannolikt får en slutlig ram som är cirka 113 miljoner kronor lägre – det vill säga omkring 1 193 miljoner kronor. Minskningen förklaras främst av att Trafikverket genomfört större åtgärder under den nuvarande planperioden än vad den årliga ramen medger, vilket är positivt för Kronoberg. Den uppkomna obalansen kan komma att påverka planeringen framåt, vilket kan innebära att vissa prioriterade åtgärder behöver senareläggas. Den exakta obalansen fastslås när Regeringen våren 2026 slutligen fastställer ramen.

Åtgärd (tkr)	LTP 2026–2037	Kommunal medfinansiering
Samfinansiering väg och järnväg till nationell plan		
K-t-K Alvesta - Växjö dubbelspår	**25 000**	
Sydostlänken mötesstation	**44 000**	
	69 000	
Större investeringar vägobjekt		
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	**74 000**	
Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel	**98 000**	
RV 27 Tegnaby-Skir Inkl. förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	**304 500**	**76 125**
Trafikplats Räppe	**84 000**	
	560 500	
Mindre investeringar		
Vägobjekt	**219 500**	
Ortsåtgärder	**7 000**	
Cykelvägar	**167 000**	**167 000**
Kollektivtrafik	**20 000**	
	413 500	

Bidragsobjekt		
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	**120 000**	**120 000**
Enskilda vägar	**35 000**	
	150 000	
Summa:	**1 193 000**	
Justering/Återbetalning av utförda åtgärder	**113 000**	
Summa:	**1 306 000**	**363 125**

Tabell: Sammanställning av länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037 och sammanställning av regional och kommunal medfinansiering. För sam- och medfinansiering till regional- och nationell plan finns upprättade avsiktsförklaringar. För medfinansiering till cykelåtgärder och bidragsobjekt kommer Trafikverket att upprätta avtal med berörda under planperioden. Storleken på den medfinansieringen är enbart en uppskattning.

Till innehållsförteckning

2 Uppdrag och nationella riktlinjer

I detta kapitel presenteras regeringens uppdrag och nationella riktlinjer och utgångspunkter för framtagandet av regional länstransportplan 2026 – 2037. Uppdrag och nationella riktlinjer är:

2.1 Uppdraget (Direktiven)	Uppdraget av att ta fram länstransportplan gavs i regeringsbeslut den 20 mars 2025: Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplanen och nationell plan ska planeras i enlighet med vissa fastställda direktiv och med utgångspunkt i propositionerna 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*
2.2 Ramar för nationella- och regionala planer	Riksdagen har beslutat att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2026–2037 ska uppgå till totalt 1 171 miljarder kronor. För Kronobergs län uppgår den preliminära tilldelningen till 1 306 miljoner kronor. Efter justering av obalans uppgår ramen till cirka 1 193 miljoner kronor.
2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser	Planering av infrastruktur sker i flera steg och med utgångspunkt från olika regeringsuppdrag och beslut. Kapitlet ger en sammanfattning över infrastrukturens planeringsprocesser

2.1 Uppdraget (Direktiven)

Region Kronoberg är regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare för Kronobergs län. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 20 januari 2026. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt.

Genom samma beslut fick Trafikverket i uppdrag att presentera förslag till ny nationell transportinfrastrukturplan. Den nationella planen ska redovisas till Infrastrukturdepartementet och samtidigt sändas på remiss senast den 30september 2025. Remissyttrande på nationell plan ska lämnas till Regeringskansliet senast den 30 december 2025. Detta i enlighet med regeringsbeslut LI2025/00640 den 20 mars 2025: *Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur.* Länsplanen och nationell plan ska planeras i enlighet med vissa fastställda direktiv och med utgångspunkt i propositionen 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*

Enligt uppdraget ska de regionala ramarna användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De

upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regionerna ska i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas ha en total kostnad av minst 75 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planperioden, ska redovisas i planen.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Till och med 2023 kunde ett driftsbidrag till icke-statliga flygplatser ingå i länstransportplanen. Men från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från anslag 1:6 *Ersättning avseende icke statliga flygplatser*.

I förra planeringsomgången dvs länstransportplanen 2022–2029 ingick att regionerna kunde söka och erhålla samfinansiering från den nationella planen till mötesseparering och utbyggnad av cykelvägar så kallade särskilda satsningar. Region Kronoberg sökte och erhöll ett bidrag på cirka 75 miljoner kronor. Detta system var kritiserats för att vara ineffektivt och gav sämre framdrift. Regeringen har i direktiven lyft att sådana åtgärder i stället ska planeras helt inom ramen för länsplanerna. Av bl.a. detta skäl utökar regeringen länsplanernas ekonomiska utrymme. I den förra planeringsomgången fanns en möjlighet för kommuner och regioner att söka bidrag via Trafikverket genom så kallade stadsmiljöavtal. Syftet var att främja hållbara stadsmiljöer genom att stödja åtgärder som ökade andelen persontransporter med kollektivtrafik eller cykel, eller som bidrog till mer hållbara godstransportlösningar. Denna möjlighet har nu tagits bort.

2.2 Ramar för nationella- och regionala planer

Tilldelningen av medel för denna planeringsomgång har dels slagits fast genom propositionen 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera* och dels i regeringsbeslut den 20 mars 2025: *Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur.*

Planeringsram 2026–2037

Riksdagen har beslutat att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen under åren 2026–2037 ska uppgå till totalt 1 171 miljarder kronor i 2025 års prisnivå, fördelad enligt följande:

- 210 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
- 354 miljarder kronor till vidmakthållande, dvs. drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag för drift av enskild väg
- 607 miljarder kronor till utveckling dvs. investering av transportsystemet



Ramen till länstransportplaner ingår som en del i ramen för investering. Regeringen beslutar att den preliminära ramen till länstransportplaner under planperioden 2026–2039 ska uppgå till 60,6 miljarder kronor.

Detta innebär att 10 % av investeringsramen kommer att prioriteras av landets länsplaneupprättare. Jämfört med förra planperioden är 60,6 miljarder kronor en ökning med cirka 19 miljarder. Det bör dock noteras att 60,6 och 42 miljarder kronor är uttryckt i olika prisnivåer.

Tilldelningen till länstransportplaner går dock en kräftgång i förhållande till ramen för investering., dvs utveckling av transportsystemet. I början av 00-talet hade landets länsplaneupprättare rådighet över cirka 15 procent av investeringsvolymen. Inför denna planeringsomgång är denna rådighet nere på cirka 10 procent av investeringsvolymen.

Tilldelning till länsplaner i förhållande till investeringsram:

- Tilldelningen till regionala planer 2004–2015 var 14% (30 av 214) (2009 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2010–2021 var 15% (33 av 217) (2013 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2018–2029 var 11% (37 av 333) (2017 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2022–2033 var 10% (42 av 437) (2021 års priser)
- Tilldelningen till regionala planer 2026–2039 var 10% (60,6 av 607) (Prel.) (2025 års priser)

Grund för tilldelning

Vad som ligger till grund för tilldelad ram på 1 306 miljoner kronor till Kronobergs länstransportplan framgår inte av propositionen eller direktiven. Även om man söker i tidigare underlag finns inga fördelningsnycklar eller kriterier som är vägledande till fördelning av länsplaneramen på 60,6 miljarder kronor till landets 21 länsplaneupprättare mer än det som kan härledas till att särskilda satsningar tagits bort. Fördelning av medel skulle kunna grundas på antal mil väg, förhållandet mellan nationell respektive regional infrastruktur, kvalitén på vägarna, trafikarbetet per län, mängden transittrafik, antal invånare eller något annat. Det ges alltså ingen vägledning eller hänvisning till vägledning från vare sig Regeringen eller Trafikverket hur fördelningen har skett.

Det enklaste kriteriet att följa upp är tilldelade kronor per invånare. För planeringsperioden 2026–2037 tilldelas Kronoberg 6 422 kr/inv. baserat på SCB:s befolkningsstatistik 2024. I och med det hamnar Kronoberg på en 1:e plats i tilldelning per invånare. Fördelningen enligt kronor per invånare är bara ett exempel på kriterier för fördelning av den regionala ramen. Det är förmodligen också omöjligt att ställa upp kriterier som ger en 100 procentig rättvis fördelning mellan länen, dock borde transparensen till fördelningen vara tydligare. I direktiven får Trafikverket i uppdrag att arbeta med kostnadskontroll och kostnadseffektivisering. Det arbetet borde också kompletteras med en grundlig genomlysning av regionernas roll i infrastrukturplaneringen, vilket således också bör inkludera hur medlen fördelas.

2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser

Planering av infrastruktur sker i flera steg och med utgångspunkt från olika regeringsuppdrag och beslut. I propositionen 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska funger*a fastslogs att planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige ska följa den struktur som riksdagen beslutade om i propositionen 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*. Regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen, såsom i de senaste planomgångarna, även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Regeringen gjorde vidare bedömningen att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period beslutet avser. Detta gäller framförallt för den nationella planen men påverkar också framtagandet av länstransportplaner. Kortfattat kan det sammanfattas i fyra moment:

Inriktningsunderlag	I juni 2023 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioder 2026–2039. Underlaget var klart januari 2024 och sändes på remiss. Region Kronoberg lämnade synpunkter på inriktningen genom svar Dnr 24RS135.
Regeringens proposition	Utifrån inriktningsunderlaget tar Regeringen fram Regeringsproposition 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska*

	*funger*a. Propositionen anger inriktningen och tilldelningen av ekonomiska ramen. Den antogs av Riksdagen i december 2024.
Regeringsdirektiv	I slutet av mars 2025 beslutade Regeringen (vanligen kallat direktiven) *Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur*. Genom direktiven förtydligas inriktningen från propositionen och ramen för länsplanerna anges.
Fastställelse av planer	Under våren 2026 kommer slutligen Riksdagen att fastställa den nationella planen och länstransportplanerna.

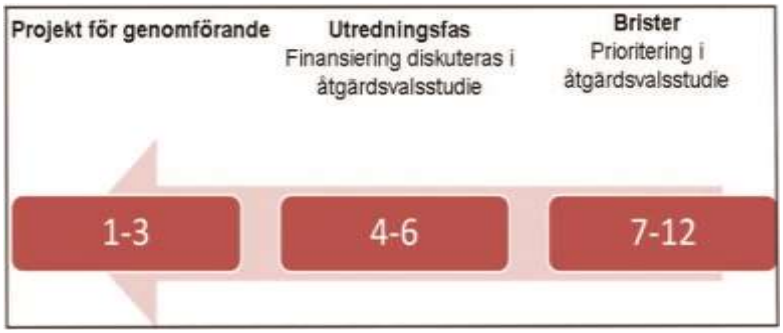
Planeringsfaser: genomförande, utredning och brister

Syftet med den planeringsprocess som riksdagen beslutade om i propositionen 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur* är att förkorta ledtiderna i processen och göra den mer effektiv. Modellen började gälla från 2013. Detta innebar också att infrastrukturplaneringen tydligare knyter an till den statliga budgetprocessen. Det innebar också ändrade bestämmelser om fysisk planering av vägar och järnvägar i väglagen, lagen om byggande av järnväg, miljöbalken och plan- och bygglagen. Planeringsprocessen gäller för den nationella infrastrukturplaneringen, men påverkar också den regionala infrastrukturplaneringen. Nedan beskrivs kortfattat betydelsen av och effekterna på framtagandet av länstransportplanen.
De två viktigaste delarna är att:

- Processen ska utformas som en sammanhållen process och inte som tidigare i tre skeden - förstudie, utredning och plan.
- Den obligatoriska tillåtlighetsprövningen avskaffas och ersätts med ett förenklat förfarande som skulle garanterar en bättre träffsäkerhet när det gäller vilka objekt som regeringen ska tillåtlighetspröva.

Planeringen av den nationella transportinfrastrukturen bygger på en långsiktig, stegvis modell som kombinerar strukturerad planering med flexibilitet. Regeringen beslutar om en nationell plan med en tolvårig planeringshorisont, men Trafikverket följer upp arbetet årligen och kan föreslå justeringar utifrån ny kunskap, förändrade förutsättningar eller fördröjda projekt.

För större, så kallade namngivna objekt – det vill säga investeringar över 150 miljoner kronor i nationell plan – sker beslutsfattandet i flera steg. Det innebär att ett objekt kan följa en utveckling från tidig behovsidentifiering till genomförandebeslut över flera planperioder. De olika nivåerna i modellen visar var i planeringskedjan en åtgärd befinner sig – från inledande behovsanalys till byggstartsklart projekt.



Figur: Principskiss över planprocessens faser, Trafikverket

1. **Genomförandenivå (år 1–3): Byggstartsklara åtgärder**. Här finns åtgärder där alla nödvändiga förberedelser är klara. Projekten är fullt utredda, beslutade och redo att genomföras. Det råder låg osäkerhet kring kostnader och genomförande, och Regeringen kan fatta *byggstartsbeslut* utifrån underlag från Trafikverket. Här sker den faktiska investeringen.

2. **Utredningsnivå (år 4–6): Projektering och beslutsförberedelse** Åtgärder som bedöms som relevanta från ”bristfasen” går vidare till utredningsfasen genom Regeringsbeslut *förberedelse för byggstart*. Här sker mer detaljerad planering – tekniska förstudier, projektering, miljöbedömningar

och kostnadsberäkningar. Åtgärderna kan fortfarande vara föremål för viss osäkerhet, men bedöms ha hög sannolikhet att kunna genomföras under perioden. Möjliga finansieringslösningar ska vara identifierade, och projektet närmar sig byggstart.

3. **Bristnivå (år 7–12): Identifiering och behovsanalys** Här ligger de åtgärder som ännu inte är färdigutredda, men har förts fram som namngiven åtgärd i den nationella planen. Fokus ligger på att fördjupa och tydliggöra kunskapen om brister, kostnaden, analysera kapacitetsproblem, genomföra åtgärdsvalsstudier (ÅVS) genomföra uppdaterade samhällsekonomiska bedömningar etc. Regeringen har i direktiven tydliggjort att åtgärder som inte är samhällsekonomisk lönsam ska kunna lyftas bort från den nationella planen.

4. **Identifiering av bristnivån (år 12-):** Trafikverkets principskiss över tre nivåer saknar en inledande nivå vilken kan kallas Identifiering av bristnivån. Innan en åtgärd formellt tas in i den nationella planen sker ett förberedande arbete med att synliggöra behov. Denna fas handlar om att identifiera utmaningar och möjligheter i transportsystemet med sikte på planeringsperioder längre än tolv år framåt i tiden. I detta skede samlar regioner, kommuner och andra aktörer in kunskap, tar fram analyser och lyfter fram brister i dialog med Trafikverket. Här kan även omvärldsförändringar, befolkningsutveckling, klimatmål, nya etableringar eller försvarspolitiska behov påverka bedömningen av framtida kapacitetskrav. För regionerna är detta ett strategiskt viktigt steg för att driva fram åtgärder som ännu inte finns i den nationella planen, men som bedöms som nödvändiga på sikt.

   Det är i denna fas som regionerna kan formulera sina långsiktiga behov och ambitioner, genom exempelvis tågstrategier, regionala utvecklingsplaner eller gemensamma inspel via samverkansorgan, så som regionsamverkan Sydsverige. Syftet är att påverka Trafikverkets inriktningsunderlag och planeringsportföljer så att relevanta åtgärder successivt rör sig vidare in i den formella planeringsprocessen.

Även länstransportplanerna följer i stora drag samma strukturella modell som i den nationella planen, särskilt för större namngivna objekt över 75 miljoner kronor. Dessa åtgärder genomgår i regel en process från behovsidentifiering till beslut om byggstart via utredningsfaser så som åtgärdsvalsstudier, i likhet med den nationella planens nivåindelning. Samtidigt finns en större flexibilitet i länstranportplanen, vilket gör att vissa åtgärder – särskilt mindre insatser – kan gå betydligt snabbare från tidig behovsanalys till genomförande.

För åtgärder under 75 miljoner kronor ställs inte samma formella krav på beslutsnivåer som för större, namngivna objekt. Ändå krävs en strukturerad process även för dessa insatser. För att kunna prioriteras inom länstransportplanens ramar behöver åtgärderna vara tillräckligt utredda och motiverade, med grova kostnadsuppskattningar och andra relevanta underlag.

En vanlig form av underlag är åtgärdsvalsstudier, där behov och lösningsalternativ analyseras enligt fyrstegsprincipen. Genom sådana studier kan exempelvis brister i trafiksäkerhet, tillgänglighet eller framkomlighet prövas i relation till barnperspektiv, barriäreffekter i landskapet, utsläppsnivåer och om enklare steg 1- eller steg 2-lösningar kan vara tillräckliga. Det säkerställer att åtgärderna som föreslås är välgrundade och möjliga att motivera i en konkurrensutsatt planeringsprocess.

Åtgärdsvalsstudier

Transporter har sällan ett egenvärde – det är tillgängligheten de skapar som är det viktiga. Möjligheten att nå arbete, service eller att leverera gods ger transporterna deras samhällsvärde. Men god tillgänglighet kan också uppnås genom smart lokalisering av exempelvis skolor, industrier och bostäder. När samhällsservice försvinner kan inte alltid transportlösningar ersätta det. Flera sektorer behöver samverka för att säkra tillgänglighet och effektiva transporter. Transportsystemet är en grundläggande samhällsservice som berör många aktörer.

Regeringen angav i proposition 2011/12:118 *Planeringssystem för transportinfrastruktur*, avsnitt om den fysiska planeringen av vägar och järnvägar, att: ”*Den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som*

innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen." Denna studie genomförs vanligtvis för objekt som planeras för genomförande om 7–12, dvs. bristfasen enligt modellen. Den förberedande studien eller analysen utgörs oftast av en åtgärdsvalsstudie, ÅVS. Syftet med att genomföra åtgärdsvalsstudier av brister är att studien därmed också ska utgöra en länk mellan den strategiska och ekonomiska planeringen å ena sidan, och den nya planeringsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg å andra sidan. Metodiken för åtgärdsvalsstudier innebär att det skapas en arena för dialog i tidigt skede. Åtgärdsvalen som genomförs i studien skall ske enligt fyrstegsprincipen.



Bild. Flödesschema över ÅVS-metodens huvudsteg.

Fyrstegsprincipen vägledande

Fyrstegsprincipen är ursprungligen ett förhållningssätt för planering inom vägtransportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Ursprungligen lanserades fyrstegsprincipen av dåvarande Vägverket (1997) för att hushålla med investeringsmedlen. Principen utvecklades till att mer handla om en metod som används för att minska trafikens negativa effekter på till exempel trängsel, luftkvalitet och klimat. Fyrstegsprincipen har nu fått en viktig funktion i framtagandet av åtgärdsvalsstudierna för brister och har fått en självklar position i samhällsplaneringen. Rätt tillämpad bidrar den till att utveckla ett hållbart transportsystem enligt hållbarhetsaspekterna-, miljö, ekonomi och människa.

Fyrstegsprincipen

Tänk om steg 1
Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Optimera steg 2
Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Bygg om, steg 3
Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Bygg nytt, steg 4
Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Fyrstegsprincipen ska inte ses som en stegvis metod där man först genomför åtgärder i enlighet med steg 1 och där efter, om inte önskat resultat uppnås, genomför åtgärder enligt steg 2. Istället ska principen ses som en modell som ingår i en ständigt pågående process som berör hela samhällsutvecklingen. Framförallt gäller detta för steg 1 och 2. Det handlar om var vi väljer att bo, var kommunerna lokaliserar våra bostäder, näringslivets osv., det vill säga allt som påverkar efterfrågan av transporter och val av transportsätt. Vilken utgångspunkt som valts är också avgörande för i vilket steg en åtgärd ska läggas. Som exempel kan nämnas byggande av nya cykelvägar. Ur ett perspektiv kan åtgärden ses som att man bygger nytt, det vill säga steg 4. Om åtgärden i stället ingår i ett större sammanhang som har framkommit genom en åtgärdsvalsstudie, kan byggnationen räknas som en steg 1-åtgärd, tänka om.

Många åtgärder inom steg 1 och 2 kan samlas i begreppet mobility management eller påverkansarbete. Det handlar om att på olika sätt effektivisera användandet av transporter och infrastruktur. Syftet är att påverka resan eller transporten innan den börjat. Mobility management ska ses som ett komplement, ett förstärkningsmedel som får nya eller befintliga tekniska lösningar att ge större effekt. Att mobility management ibland helt kan eliminera behovet av ny infrastruktur är en bonus, inte en regel. Mobility management kan ses som mjukvaran (kunskaps-, attityd- och beteendepåverkan) som gör att vi får ett bättre utnyttjande av hårdvaran (fysiska åtgärder). Det är ett förhållningssätt och alltså inte ett universalmedel som ersätter eller utesluter tekniska lösningar.

Enligt Regeringens direktiv och för att få del av statliga medel behöver länsplanerna beskriva hur fyrstegsprincipen har tillämpats i planförslagen. Samtidigt finns tydliga regler från trafikverket att de statliga medlen, vilka alltså länstransportplanens prioriteringar ingår i, inte få användas till steg 1- och 2 åtgärder.

Till innehållsförteckning

.

3 Regionala investeringar i Kronobergs län 2026–2037

Kapitel 3 är länstransportplanens centrala kapitel. I kapitlet presenteras Region Kronobergs prioriteringar av den tilldelade ramen.

3.1 Principer för prioriteringar	Förklaring av vilka principer som legat till grund för prioriteringar i länstransportplanen
3.2 Ekonomisk sammanställning	**Den ekonomiska sammanställningen är kärnan i Kronobergs länstransportplans prioriteringar.**
3.3 Större investering samfinansiering	Genomgång av objekt som länstransportplanen ska samfinansiera.
3.4 Större investering väg	Genomgång av prioriterade objekt i länstransportplanen
3.5 Mindre infrastrukturåtgärder	Mindre åtgärder, under 75 miljoner kronor, behandlas i en gemensam pott för anpassning av transportinfrastrukturen.
3.6 Bidragsobjekt	Inom ramen för länstransportplanen hanteras tre bidragsområden. En genomgång av denna prioritering.
3.7 Utredning av brister	En genomgång av åtgärder som är utredda samt områden som bör utredas till nästa planeringsomgång

3.1 Principer för prioriteringar

Fördelningen av regionala medel i länstransportplanen styrs i första hand av det uppdrag som regeringen ger i direktivet till länsplanerna (se kapitel 2). Därutöver finns ingen strikt mall för hur medlen ska fördelas. Den regionala utvecklingsstrategin är en viktig vägledning – men eftersom den spänner över flera områden och inriktningar (se kapitel 5.1), ger den inte i sig ett entydigt svar på vilka åtgärder som ska prioriteras.

Inför framtagandet av den nya länstransportplanen genomfördes kommunbesök i hela länet, vilka följdes upp med fördjupande frågor. Dessa dialoger fångade kommunernas behov och önskemål, både kopplat till större investeringar i den nationella och regionala planen och till lokala behov – särskilt gällande upprustning av hållplatser och cykelvägar. Svaren har varit viktiga i bedömningen av behoven inom bidrags- och mindre åtgärder. Eftersom större investeringar ofta kräver lång planeringstid, har tidigare länstransportplaner fått ligga till grund för flera av de namngivna åtgärderna i denna plan. Det gäller även vissa cykelvägar där planeringsarbetet har inletts. Sådana åtgärder brukar omnämnas som låsta åtgärder. Regioner har formell möjlighet att helt revidera sin plan vid varje ny planperiod, men det finns goda skäl att bygga vidare på redan fattade beslut, särskilt när omfattande planeringsinsatser redan gjorts vilket vanligtvis är för de stora namngivna åtgärderna.

För större, namngivna åtgärder har Trafikverket tagit fram omfattande beslutsunderlag, inklusive samhällsekonomiska bedömningar (SEB, se kapitel 8). För mindre insatser, såsom bidragsåtgärder och satsningar inom potten för "mindre åtgärder", krävs inte samma detaljeringsgrad – men väl tydliga beskrivningar av åtgärdens innehåll samt en grov kostnadsuppskattning för att tydliggöra behovet.

Som grund för prioriteringarna ligger även den hållbarhetsbedömning som togs fram i samband med länstransportplanen 2022–2033. Eftersom den nya planen till stora delar innehåller samma åtgärder är bedömningen fortfarande relevant. För att ytterligare stärka hållbarhetsperspektivet inför arbetet med den nya planen har Region Kronoberg dessutom tagit fram ett trafikstrategiskt underlag, som har gett vägledning i val av insatser. Utifrån den tidigare hållbarhetsbedömningen och det trafikstrategiska underlaget har två teoretiska scenarier för prioritering tagits fram. Dessa scenarier ska inte ses som färdiga förslag, utan som två möjliga ytterligheter som tydliggör konsekvenserna av olika vägval. (se kapitel 7) De scenarierna har fungerat som utgångspunkt i processen fram till den slutliga prioriteringen, vilken presenteras nedan.

Region Kronobergs länstransportplan har utformats med ambitionen att väga samman många perspektiv och behov i en balanserad plan. Den bygger inte på enskilda önskemål eller godtycke, utan på tydliga vägval och principer för prioritering. Det handlar om att söka ett regionalt optimum – en samlad avvägning där resurserna används där de gör störst nytta för länets utveckling. Planen utgår från strukturbilden, trafikslagens olika roller, ökad trafiksäkerhet, tidigare beslut, hållbarhetsbedömningar och samhällsekonomiska analyser – och strävar efter att både tillgodose kända behov och lyfta fram nya, strategiskt viktiga åtgärder.

3.2 Ekonomisk sammanställning

Kronobergs län har tilldelats en preliminär ram på 1 306 miljoner kronor för perioden 2026–2037 i 2025 års prisnivå. Det innebär en ökning med cirka 425 miljoner kronor, dvs ca 48 procent, jämfört med vad som angavs för fyra år sedan för perioden 2022–2033, vilket då var 881 miljoner kronor i 2022 års prisnivå. Den preliminära ramen ska, enligt uppdraget, justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2022–2025 vid utgången av 2025. Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket (april 2025) innebär den så kallade obalansen att Kronoberg vid 2025 års utgång kommer att ligga cirka 113 miljoner kronor över den slutliga ramen. Detta innebär att Kronobergs prioriteringsram kommer att minskas med 113 miljoner kronor från 1 306 miljoner kronor till 1 193 miljoner kronor när den slutliga planen ska lämnas till infrastukturdepartementet (Regeringen) våren 2026.

Länstransportplanens prioriteringar är uppdelad i tre huvudindelningar vilket är Större investeringar, mindre investeringarna samt bidragsobjekt, vilka förklaras i tabellen nedan.

Åtgärd	**Kommentar**
Större investeringar	
Samfinansiering väg/järnväg	Namngivet objekt på väg eller järnväg som ska samfinansieras med nationell plan
Vägobjekt	Namngivna objekt med en total kostnad över 75 miljoner kr. Objekten är lagda i prioritetsordning, överst är viktigast
Mindre investeringar	Pott för anpassning av transportinfrastrukturen, där den uppskattade kostnaden för åtgärden ligger under 75 miljoner kronor. Åtgärderna ligger längs med det statliga vägnätet där Trafikverket är väghållare.
Väg	
Cykel	
Kollektivtrafik	
Bidragsobjekt	
TS trafiksäkerhet och kollektivtrafik	Bidrag som kommuner kan söka för att genomföra åtgärder på det kommunala gatunätet, alltså där kommuner är väghållare.
Enskilda vägar	Bidrag som kan delas ut till enskilda vägar som är statsbidragsberättigade

Tabell: Länstransportplanen 2026–2037 är uppdelad enligt följande:

Länstransportplanens kolumner är i princip indelade i tre faser, vilka framgår av tabellen nedan. Uppdelningen bygger på tidigare uppgifter och rekommendationer från Regeringen och Trafikverket vilka är förklarade i kapitel 2.3 Infrastrukturens planeringsprocesser.

Genomförande 2026–2028	**Utredningsfas 2029–2031**	**Brister 2032–2037**
År 1–3 åtgärden är klar för att genomföras	År 4 – 6 åtgärden är i princip klar för att genomföras viss utredning kvarstår	År 7 – 12, bristen är definierad ytterligare utredningar behövs.
Kostanden för åtgärden utredd och ev. fördelad	Kostnaden för åtgärden är uppskattad. Beloppet som anges kan justeras i kommande plan	Kostnaden för åtgärden är preliminär. Beloppet som anges kommer justeras i kommande plan
För objekt där genomförande år är känt har kostnaden tagits upp på det aktuella året. Om genomförande år inte är bestämt har avsatt belopp i planen tagits upp i kolumnen ”Summa LTP 2026–37” samt markerat med X för troligt genomförande. När ett genomförande kan ske, är det beroende av planering och framdrift av andra åtgärder i samtliga län som ingår i Trafikverket södra regionen.		

Tabell: Länstransportplanen 2026–2037 är i princip uppdelad i följande kolumner:

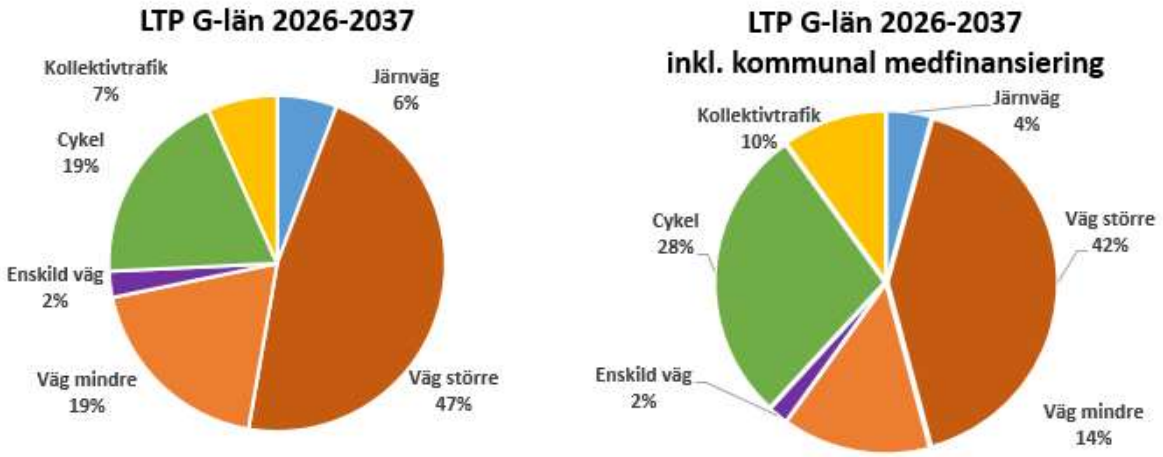
Sammanställning länstransportplan 2026–2037

Åtgärd (tkr)	Tot. kost.	2026	2027	2028	2029–2031	2032–2037	Summa LTP 2026–37	%
Störreinvestering								
Samfin. väg och järnväg								
K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår						X	**25 000**	
Sydostlänken mötesstation					X	X	**44 000**	
							69 000	6 %
Större investeringar								
Vägobjekt								
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult (Fullt finansierad)	*79 310*	X	X				**74 000**	
Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel (Fullt finansierad)	*145 230*				X	X	**98 000**	
RV 27 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken (Fullt finansierad)	*433 630*				X	X	**304 500**	
Trafikplats Räppe (Ej fullt finansierad)	*173 040*					X	**84 000**	
							560 500	47%
Mindre investeringar								
Vägobjekt		X	X	X	X	X	**219 500**	
Ortsåtgärder							**7 000**	
Cykelvägar		X	X	X	X	X	**167 000**	
Kollektivtrafik		X	X	X	X	X	**20 000**	
							413 500	35%
Bidragsobjekt								
Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och miljö		10 000	10 000	10 000	30 000	60 000	**120 000**	
Enskilda vägar		2 500	2 500	2 500	7 500	15 000	**30 000**	
		12 500	12 500	12 500	37 500	75 000	**150 000**	13%
Summa:		**82 000**	**81 000**	**80 000**	**298 000**	**654 000**	**1 193 000**	
Justering/Återbetalning av utförda åtgärder							**113 000**	
							1 306 000	

Tabell: Ekonomisk sammanställning av Länstransportplan för Kronobergs län 2026–2037. Markering med X, är troligt genomförande år eller period. Att "Totalkostnad" inte överensstämmer med vad som har prioriterats "Summa LTP 2026–39", beror på att samfinansiering kommer att ske med Nationell plan eller att åtgärden kommer att etappindelas och endas vissa etapper kommer att åtgärdas eller att vissa kostnader av totalen har finansierats av tidigare planer. Summa per år bygger på uppgifter från Trafikverket över Kronobergs tilldelning efter justering av obalans.

Den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länets transportinfrastruktur. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen. Fördelningen av medel mellan olika transportslag framgår av diagrammet nedan.

Enbart den tilldelade ramen på 1 306 miljoner kronor ger inte en rättvisande bild av de totala infrastruktursatsningarna i Kronobergs län. Till denna ram tillkommer 76,1 miljoner kronor i medfinansiering från Växjö kommun, för södralänkens del av åtgärden RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp. Utöver det bidrar länets kommuner med cirka 167 miljoner kronor till utbyggnaden av cykelvägar enligt cykelplanen, samt ytterligare cirka 120 miljoner kronor i medfinansiering till olika bidragsåtgärder. Sammantaget innebär detta att det – utöver investeringar i den nationella planen, exempelvis för järnvägen och riksväg 25 – kommer att investeras cirka 1 700 miljoner kronor i regional statlig infrastruktur i Kronobergs län under perioden 2026–2037.



Figur: Cirkeldiagrammet tillvänster visar fördelningen av den tilldelade ramen till Länstransportplanen och cirkeldiagrammet till höger tar också hänsyn till kommunal medfinansiering.

I kartan nedan syns dels de åtgärder som sam- och medfinansieras samt de större namngivna åtgärderna. I kartan finns inte Rv 25 Österleden med då den enbart är ett avtal mellan Trafikverket och Växjö kommun.



Figur: Karta över större infrastrukturåtgärder inkl. samfinansieringsåtgärd i länstransportplanen 2026–2037

Till innehållsförteckning

3.3 Större investering samfinansiering

Samfinansiering innebär att både den regionala länstransportplanen och den nationella planen avsätter medel till en specifik investering. Sådana objekt har ofta både regional och nationell betydelse. För regionen är samfinansiering ett tydligt sätt att markera åtgärdens strategiska vikt, samtidigt som det kan öka sannolikheten att åtgärden tas med i den nationella planen. Det finns dock inga garantier för att ett samfinansierat objekt faktiskt genomförs.

Region Kronoberg har prioriterat att samfinansiera två nationella åtgärder genom medel från länstransportplanen. Sammanlagt prioriterar Region Kronoberg 69 miljoner kronor för åtgärderna.

De båda nationella åtgärderna är:

- **Dubbelspår på Kust till Kust-banan** har under lång tid pekats ut som en strategisk åtgärd för att öka kapaciteten, förbättra punktligheten och möjliggöra ökad tågtrafik i öst–västlig riktning. Bristerna är väl kända och påverkar både regional pendling och godstrafik. I början av denna planeringsomgång bedömde Trafikverket att en mötesstation i Grönsängen var mer angelägen än att påbörja ett partiellt dubbelspår. Sedan dess har förutsättningarna förändrats: regeringen har höjt beloppsgränsen för icke namngivna åtgärder till 150 miljoner kronor, och Region Kronoberg har under vintern 2024/25 tagit fram rapporten ”Kapacitetshöjande åtgärder Alvesta–Växjö – Analys av konsekvenser för trafikering”, vilket tydligt beskriver att åtgärden i Grönsängen måste omgående kompletteras med byggnation av partiella dubbelspår. Mot bakgrund av dessa förändringar bedömer regionen att förutsättningarna nu är goda för att åtminstone en etapp av dubbelspåret tas med i den kommande nationella planen. För åtgärden dubbelspår Alvesta-Växjö finns ännu inga avsiktsförklaringar eller avtal upprättade. Region Kronoberg ser dock att åtgärden är så pass viktig och av betydelse för regionens utveckling att det i länstransportplanen prioriteras 25 miljoner kronor för åtgärden.
- **Sydostlänken** Upprustning av järnvägen Älmhult – Olofström och ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbanan för att möjliggöra effektiva och moderna godstransporter till och från Karlshamns hamn. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan, Blekinge kustbanan och Skånebanan. Den bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet. För att också möjliggöra persontrafik på sträckan Älmhult – Karlshamn behöver två mötesstationer byggas, vilka kommer att finansieras av de regionala planerna i Kronoberg och Blekinge. Efter beslut i Regionstyrelsen den 12 december 2023 (23RGK2167) undertecknades ett samfinansieringsavtal med Trafikverket. Enligt avtalet ska region Kronoberg samfinansiera åtgärden med 35 miljoner kronor i prisnivå 2021. Uppräknat till dagens prisnivå innebär det att 44 miljoner kronor ska prioriteras för perioden 2026–2037. Finansieringsavtalet som undertecknades 2023 var en uppföljning på avsiktsförklaringen som undertecknades 2017.

Större investering som prioriteras för samfinansiering är:

- K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår Till beskrivning av åtgärden
- Sydostlänken mötesstation Till beskrivning av åtgärden

I bilaga 1A sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar för samfinansiering. I bilagan görs också en sammanfattning över Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, av åtgärden och hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen. Vidare finns i bilagan en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi. I bilaga 4, Hållbarhetsbedömning, finns vidare en mer utförlig miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys av åtgärderna ur Region Kronobergs perspektiv. Den bilagan tar också upp länstransportplanens konsekvenser för barn.

I länstransportplanen för perioden 2022–2033 fanns ytterligare åtgärder listade för sam- och medfinansiering. Dessa var i varierande grad kopplade till det planerade sjukhuset i Räppe. Eftersom planeringen och byggnationen av det nya sjukhuset har avbrutits, saknas nu beslut om fortsatt utveckling – även om det inom regionen pågår utredningar om ett eventuellt återupptagande av planeringsarbetet.

Av åtgärderna var det framför allt en ny station i Räppe som direkt motiverades av det planerade sjukhuset. Den andra åtgärden var riksväg 25/Norrleden. För den åtgärder är det värt att notera att **Riksväg 25/Norrleden** är en viktig pulsåder genom Växjö med både kapacitetsbrister och bristande trafiksäkerhet. Vägen fungerar delvis som kommunal gata och belastas av såväl genomfartstrafik som lokal trafik, vilket skapar betydande framkomlighetsproblem. Växjös fortsatta stadsutveckling och regionens tillväxt förstärker behovet av åtgärder. Norrleden utgör en flaskhals för tre strategiskt viktiga stråk: dels RV 25 som knyter samman Kalmar med Halmstad, dels RV 27 som är en del av Baltic-Link-korridoren mellan Karlskrona och Göteborg samt dels RV 23 en förbindelse mellan Malmö och Linköping. Trafikverket har tagit fram en samlad effektbedömning (SEB) för åtgärden. Kostnaden beräknas till 734 miljoner kronor och

nettonuvärdeskvoten är 0,44, vilket innebär att åtgärden klassas som samhällsekonomiskt lönsam. Åtgärden har en tydlig koppling till Växjö kommun, och en avsiktsförklaring om medfinansiering har tecknats mellan kommunen och Trafikverket. Regionen ingår inte någon avsiktsförklaring för denna åtgärd, men kommer att avsätta medel i denna länstransportplan för att kunna genomföra kompletterande åtgärder på regionala anslutningsvägar till Norrleden, vilket framförallt berör åtgärder vid trafikplats Norremark.

Informationsspridning

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. Till sam- och medfinansiering kommer det att avsättas medel från region och kommun. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärderna bör det tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering och medfinansiering från dessa organisationer.

3.4 Större investering väg

Större investeringar väg/namngivna åtgärder, är den största posten för Region Kronobergs Länstransportplan. Vid tidigare planeringsomgångar har gränsen för denna post legat på 50 miljoner kronor men har nu höjts till 75 miljoner kronor. Innan en åtgärd kan namnges i länstransportplanen måste det ha konstaterats att det föreligger en brist, där efter genomförs en åtgärdsvalsstudie, ÅVS, slutligen utifrån rekommendationer ÅVS, görs en samlad effektbedömning SEB. Inför planeringen av perioden 2026–2037 fanns sammanlagt tio åtgärder där brister tydligt var konstaterade, den sammanlagda uppskattade kostnaden för att åtgärda dessa uppgick till drygt 1 miljard.

Vid varje planrevidering står det regionen fritt att ompröva sina prioriteringar utan att ta hänsyn till tidigare beslut. Samtidigt är ledtiderna för större infrastrukturåtgärder ofta långa – det kan ta flera planeringsomgångar, ibland upp till 20 år, från det att en åtgärd första gången lyfts in i länstransportplanen tills den faktiskt genomförs. Sådana åtgärder benämns ofta som ”låsta”, eftersom omfattande planeringsinsatser redan har gjorts. Av detta skäl har Region Kronoberg valt att i huvudsak stå fast vid tidigare prioriteringar.

I föregående plan lyftes Trafikplats Räppe in som en högt prioriterad, namngiven åtgärd med direkt koppling till det planerade sjukhuset i Räppe. Sedan dess har planerna på ett nytt sjukhus avbrutits. Samtidigt har åtgärdens betydelse för trafiksäkerheten i området och den funktionellt prioriterade RV 23 fortsatt att väga tungt. Ursprungligen beräknades kostnaden till 84 miljoner kronor, men Trafikverkets senaste samhällsekonomiska bedömning, SEB, bedömning uppskattar kostnaden till 164 miljoner kronor. Region Kronoberg väljer att behålla åtgärden i planen, men med en lägre prioritet än övriga namngivna åtgärder. Åtgärden är inte heller fullt finansierad i denna planomgång.

I bilaga 1B sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar som namngivna åtgärder. I bilagan görs också en sammanfattning över Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, av åtgärden och hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen. Vidare finns i bilagan en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi. I bilaga 4, Hållbarhetsbedömning, finns vidare en mer utförlig miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys av åtgärderna. Den bilagan tar också upp länstransportplanens konsekvenser för barn.

De låsta åtgärderna är:

- Lv 941 Stenbrohult – Lillagården Till beskrivning av åtgärden
- Väg 834 Hovmantorp, korsning jvg Väg och cykel Till beskrivning av åtgärden
- RV 27 Tegnaby-Skir inkl. förbifart Bramstorp och tpl. till S Länken Till beskrivning av åtgärden
- Trafikplats Räppe Till beskrivning av åtgärden

Informationsspridning

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärder som genomförs med finansiering via länstransportplanen skall Region Kronobergs logotyp finnas med. Det ska tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Kronoberg.

3.5 Mindre infrastrukturåtgärder

Mindre åtgärder, under 75 miljoner kronor, behandlas i en gemensam pott för anpassning av transportinfrastrukturen. Potten utgör ett värde av totalt cirka 413,5 miljoner kronor, vilket motsvarar 35 procent av planeringsramen för perioden.

Åtgärdsområde	Avsätts i länstransportplanen 2026–2037	
Vägobjekt, (Trafiksäkerhetsåtgärder och breddning)	**219,5 miljoner kronor (70)**	53 %
Ortsåtgärder	**7 miljoner kronor (6,5)**	2 %
Cykelvägar (Regionala cykelvägar)	**167 miljoner kronor (75)**	44 %
Kollektivtrafik	**20 miljoner kronor (12,5)**	5 %
Summa	**413,5 miljoner kronor (164)**	

Tabell över medelsfördelning till mindre infrastrukturåtgärder. Inom parentes anges beloppet i förra planen

Potten avser kompletterande investeringar i transportsystemet för att erhålla ett komplett och samspelande trafiksystem i länet. I länstransportplanen fastställs normalt enbart storleken på *Pott för anpassning av transportinfrastrukturen* medan de ingående mindre objekten inte fastställs. Därefter ges förslag på möjliga åtgärder att genomföra. Årliga avstämningar sker mellan Trafikverket och Region Kronoberg samt i nätverket för samplanering. Detta möjliggör ett flexibelt förfaringssätt med eventualitet till anpassningar efter omvärldsförändringar. Det finns dock ett antal specifika mindre åtgärder som ska ha hög prioritet, så kallade låsta åtgärder. Dessa åtgärder tas upp under respektive åtgärdsområde nedan. Enligt Trafikverkets planeringsfaser ligger dessa mindre namngivna åtgärder i ”fasen projekt att genomföra” eller ”utredningsfas”, det innebär att ett genomförande av åtgärden normalt kan förväntas ske inom sex år från det att planen antas. I och med att potter för mindre investeringar nu kommer att mer än fördubblas kan undantag dock förekomma.

Vägobjekt

Inom ramen för mindre infrastrukturåtgärder vägobjekt eller som det också kan uttryckas ”pott för anpassning av transportinfrastrukturen”, prioriterar Region Kronoberg att drygt 200 miljoner kronor används till vägåtgärder. Detta innebär en kraftig ökning jämfört med tidigare planeringsomgångar. Medlen kan användas på hela det regionala vägsystemet, men förutsätter att kostnaden för enskilda åtgärder understiger 75 miljoner kronor.

Eftersom mer omfattande standardhöjningar, såsom mötesseparingar, kräver högre investeringar måste dessa namnges separat i länstransportplanen. I denna pott ligger i stället fokus på mindre, men viktiga, standardhöjande punktinsatser som bidrar till ett mer funktionellt, sammanhängande och trafiksäkert vägnät.

Exempel på sådana åtgärder kan vara:

- Korsningsåtgärder för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet
- Tätortsåtgärder för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter
- Partiella breddningar för att underlätta möten på smala vägar
- Sidoområdesåtgärder för att minska skador vid avåkningar
- Framkomlighetsförbättrande insatser för vägtrafik

Gemensamt för dessa insatser är att de syftar till att öka trafiksäkerheten och förbättra vägens funktion på särskilt utsatta sträckor eller platser.

Trafikverket har i vissa fall kunnat samordna standardhöjande åtgärder, som finansieras via länstransportplanen, med drift-, underhålls- och bärighetsåtgärder som finansieras inom den nationella planen. Ett tydligt exempel på en sådan kombination är förbättringarna av väg 120 vid Delaryd, där insatserna kombinerats för att både rusta upp vägen och höja dess standard. Genom att samordna åtgärder på detta sätt

skapas bättre förutsättningar för ett rationellt och kostnadseffektivt användande av offentliga medel. Region Kronoberg ser mycket positivt på denna arbetsmodell och vill uppmuntra Trafikverket att vidareutveckla den, när möjligheter och förutsättningar ges.

Inför planperioden 2026–2037 finns ingen på förhand låst vägåtgärd av samma omfattning som till exempel förbättringarna av väg 120 vid Delaryd i föregående planeringsomgång. Däremot pågår det förberedelser och planering för flera potentiella insatser. En av dessa rör riksvägarna 23 och 37 i anslutning till Norrleden i Växjö. Med tanke på att Region Kronoberg har stora förhoppningar om att riksväg 25 kommer att tas in som namngiven åtgärd i den kommande nationella planen, har cirka 30 miljoner kronor avsatts inom ramen för mindre investeringar i väg – med en koppling till det projektet.

Kronobergs statliga vägnät omfattar cirka 360 mil, fördelade på europaväg, riksvägar samt primära och övriga länsvägar (se vidare kapitel 5.3). Flera av dessa vägar är i stort behov av insatser, framför allt för att höja trafiksäkerheten. Region Kronoberg avstår från att namnge specifika mindre vägåtgärder i planen, men vill understryka vikten av att Trafikverket – särskilt nu när den ekonomiska ramen har ökat – fortsätter att balansera insatserna över hela vägnätet och för olika vägtyper.

Ortsåtgärder

Åtgärder inom området ortsåtgärder utgör en del av det bredare åtgärdsområdet mindre investeringar väg, och syftar huvudsakligen till att höja trafiksäkerheten på det statliga vägnätet – särskilt där regional trafik passerar genom mindre byar och samhällen. I dessa miljöer är vägarna ofta integrerade i den lokala strukturen och påverkar både framkomlighet, säkerhet och den gestaltade livsmiljön.

Insatserna är av mindre skala och prioriteras till ortsnära vägavsnitt där genomfartstrafiken påverkar oskyddade trafikanters upplevda och faktiska trygghet. Åtgärderna kan vara punktvisa eller samverkande, och kombineras gärna med förbättringar för cykeltrafik och kollektivtrafik – till exempel säkra passager, refuger, förstärkta trottoarer eller bygdevägar. Genom ett helhetsperspektiv som beaktar både funktion och form stärks den fysiska miljön, tillgängligheten och den gestaltade livsmiljön i de berörda orterna.

Enligt Trafikverkets regelverk finns dock begränsningar i hur de regionala medlen får användas. För denna typ av åtgärder är det därför avgörande att planering och genomförande sker i nära dialog med berörd kommun. Att samordna dessa insatser med så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder – det vill säga sådana som påverkar resbehov och val av färdsätt – skapar ytterligare mervärde, men måste finansieras av kommunerna. En aktiv bristinventering och åtgärdsvalsstudier under hela planperioden är avgörande för att möjliggöra framdrift av åtgärder i tätortsmiljöer.

För planperioden 2026–2037 avsätter Region Kronoberg 7miljoner kronor till ortsåtgärder. Detta ska ses som en fördjupning och komplettering av de ortsnära väginsatser som Trafikverket planerar inom ramen för mindre vägobjekt.

Cykelvägar

Arbetet med brister, inriktning och prioritering vad gäller cykelvägsutbyggnad har samlats under namnet ”Cykla i gröna Kronoberg”. För att tydliggöra behovet av cykelvägsutbyggnaden i Kronobergs län genomförde 2016 Region Kronoberg tillsammans med länets kommuner och Trafikverket en kartläggning av brister, behov och önskemål av nya cykelvägar. Genom kartläggningen tydliggjordes att det då i länet finns ca 150 sträckor som behöver nya cykelvägar. Kostnaden för att undanröja dessa brister uppskattas till drygt 1 miljard kronor. Parallellt med kartläggningen inleddes ett arbete för att ge inriktningen (strategin) för hur länets cykelvägnät bör utvecklas samt att ge riktlinjer för prioritering av de 150 cykelvägarna. Utifrån vad som angavs i inriktningen har 34 cykelvägar prioriterats och analyserats (plan). Av de 34 cykelvägar som prioriterats i Region Kronobergs cykelplan har 6 färdigställts. För ytterligare 9 pågår planering i samverkan mellan Trafikverket och berörda kommuner. Aktuell planeringsstatus för samtliga 34 objekt redovisas i kapitel 5.4 Cykla i gröna Kronoberg.

Inför denna länstransportplan har, liksom i föregående planeringsomgång, en uppföljning gjorts tillsammans med kommunerna för att bedöma om de tidigare prioriterade cykelvägarna fortfarande är aktuella.

Den övergripande bilden visar att de flesta cykelvägar fortsatt bedöms som relevanta, men flera kommuner lyfter samtidigt fram nya behov och prioriteringar. Många uttrycker även oro över att utbyggnad regionala cykelvägar ofta tar lång tid och medför höga kostnader.

För att bättre spegla dagens kostnadsläge har ursprungliga kostnadsuppskattningar räknats upp med 50 procent. Med denna justering krävs cirka 75 miljoner kronor för att genomföra de objekt där planering redan har inletts. För att kunna bygga samtliga återståendecykelvägar skulle minst 230 miljoner kronor behöva prioriteras. Enligt inriktningsunderlaget ska kommunerna bidra med medfinansiering i storleksordningen 50 procent, i undantagsfall och särskilda skäl kan medfinansiering variera ner till 25 procent från kommunerna. I länstransportplanen för perioden 2026–2037 har Region Kronoberg valt att prioritera 167 miljoner kronor till fortsatt utbyggnad av cykelvägar.

Samtidigt som kommunerna uttrycker att de vill se samtliga prioriterade cykelvägar genomföras, framhålls även behovet av att cykelplanen ses över och uppdateras. En revidering kan bidra till att planeringen i högre grad speglar dagens behov, förutsättningar och strategiska vägval. Även om det i dagsläget inte finns något hinder för att bygga andra cykelvägar än de prioriterade – förutsatt att särskilda skäl finns och nödvändigt underlag tas fram av berörd kommun – bör en mer omfattande aktualitetsprövning av cykelplanen övervägas inför nästa planeringsomgång (2030–2042).

Kollektivtrafik

En avgörande faktor för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas och för att nya resenärer ska vilja använda kollektivtrafiken är att det finns en fungerande och ändamålsenlig infrastruktur. Det är därför av yttersta vikt att både länstransportplanen och nationell transportplan ger förutsättningar för att kollektivtrafiken i Kronoberg ska kunna utvecklas.

För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt resealternativ krävs funktionella, tillgängliga och estetiskt tilltalande hållplatser samt pendelparkeringar. Enligt målsättningarna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska samtliga hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år rustas upp så att de uppfyller kraven på full tillgänglighet för alla resenärer – oavsett om hållplatsen ligger på statligt eller kommunalt vägnät. Enligt Länstrafikens inventering omfattas cirka 80 hållplatser inom regiontrafiken i hela länet samt cirka 130 hållplatser i Växjö stadstrafik. Av dessa totalt cirka 210 hållplatser ligger omkring 30 på det statliga vägnätet, där Trafikverket ansvarar för genomförandet av åtgärder. Det är viktigt att notera att en hållplats vanligen består av två hållplatslägen – ett för vardera färdriktningen.

Åtgärder som tas upp här under mindre investering Kollektivtrafik är alltså enbart de åtgärder Trafikverket ska utföra längs med det statliga vägnätet. För hållplatser på kommunalt vägnät finns bidragsmedel för kommunerna att söka, se bidragsobjekt. Utifrån Länstrafikens inventering med ett 30-tal hållplatser som behöver åtgärdas uppskattas kostnaden till cirka 11 miljoner kronor. För att möta behov som uppstår samt eventuella pendelparkeringsplatser prioriterar Region Kronoberg för perioden 2026–2037 sammanlagt 20 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder längs med det statliga vägnätet.

Informationsspridning

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärder som genomförs med finansiering via länstransportplanen skall Region Kronobergs logotyp finnas med. Det ska tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Kronoberg, *"Åtgärden är prioriterad av Region Kronoberg"*. Där kommuner medfinansiera åtgärden skall även de nämnas vid namn.

3.6 Bidragsobjekt

Inom ramen för länstransportplanen hanteras tre bidragsområden, vilka kallas för bidragsobjekt (ibland nämns också begrepp som statlig medfinansiering, statsbidrag eller driftbidrag som namn på bidragsobjekten.)

Genom regeringens beslut 2012 fick vissa länsplaner utökade medel för statsbidrag för driftsbidrag till icke-statliga flygplatser, så skedde för Region Kronobergs länstransportplan för att möjliggöra driftbidrag till Växjö flygplats. Från och med 2024 utbetalas sådana statsbidrag avseende driftstöd till icke-statliga flygplatser enbart från annat anslag och ska inte tas upp i länstransportplanens prioriteringar.

Region Kronoberg avser att avsätta 150 miljoner kronor – cirka 13 procent av länstransportplanens totala medel – till bidragsobjekt. För bidragsområden 1 och 2 finns ingen strikt uppdelning av budgeten mellan områdena, men de måste tillsammans hålla sig inom den årliga tilldelade ramen. Därför redovisas prioriteringarna gemensamt. Bidragen fördelas vanligtvis per år, men det är även möjligt att söka stöd för en tvåårsperiod.

Bidragsområde	**Prioriteras för 2026–2037**	
1. Åtgärder för trafiksäkerhet och miljö	**120 miljoner kronor**	80%
2. Regionala kollektivtrafikanläggningar		
3. Bidrag till enskilda vägar	**30 miljoner kronor**	20%
Summa	**150 miljoner kronor**	

Tabell över medelsfördelning till bidragsområde

Bidrag till kollektivtrafikanläggningar och trafiksäkerhet och miljö

Länets kommuner kan söka statligt bidrag för investeringar i regionala kollektivtrafikanläggningar samt för miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Bidraget uppgår normalt till 50 procent av investeringskostnaden, men kan i vissa fall, för särskilt viktiga kollektivtrafikanläggningar, uppgå till 75 procent. För att beviljas bidrag ska åtgärden vara tillräckligt förberedd för att kunna genomföras under det år bidraget betalas ut, även om det är möjligt att söka för ett tvåårsprojekt.

Bidragen till kollektivtrafikanläggningar har hittills främst använts för att tillgänglighetsanpassa hållplatser och terminaler samt för att uppföra väderskydd. Hittills har endast hållplatser som trafikeras av regiontrafiken varit aktuella för bidrag. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ökar behovet av ytterligare insatser, särskilt vad gäller förnyelse och anpassning av terminalmiljöer. I och med att stadsmiljöavtalen har avskaffats vill Region Kronoberg att även hållplatser som angörs av stadstrafiken omfattas av bidrag. Bedömningen av bidragsberättigade åtgärder styrs bland annat av hållplatshandboken i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Bidragen för regionala kollektivtrafikanläggningar samordnas av Kollektivtrafikmyndigheten i Kronobergs län.

När det gäller trafiksäkerhets- och miljöåtgärder är den största potentialen kopplad till förbättringar för cykling inom tätorter och tätbefolkade områden med korta avstånd. Det vanligaste bidragsområdet har varit, och förväntas fortsatt vara, utbyggnad av cykelvägar inom kommunalt väghållningsområde, men även åtgärder för att dämpa hastigheter i tätortsmiljöer kan erhålla bidrag. Bidrag kan också lämnas för att åtgärda bullerstörda fastigheter eller minska partikelhalter i luften. Trafikverket ansvarar för fördelning och administration av dessa bidrag.

Inför planeringsomgången av denna länstransportplan ställdes frågor till Kronobergs kommuner om vilka behov som finns på det kommunala vägnätet – där kommunerna är väghållare – gällande kollektivtrafikanläggningar och trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, (TS- och miljöåtgärder). TS- och miljöåtgärder avser vanligtvis utbyggnad av cykelvägar. Underlaget har kompletterats med Länstrafikens inventering av hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år som bedöms vara i behov av upprustning. De inkomna svaren har sammanställts, och där kostnader saknats har en grov uppskattning lagts till. Resultatet ger en god överblick över kommunernas åtgärdsbehov för planeringsperioden 2026–2037, vilka redovisas i tabellen nedan.

Brister/önskemål av åtgärder på det kommunala gatunätet 2026–2037	Grovt uppskattad total kostnad
Kollektivtrafik åtgärder - Stadstrafik	53,2 miljoner kronor
Kollektivtrafik åtgärder - Regiontrafik	50,6 miljoner kronor
TS- och miljöåtgärder (kommunala cykelvägar)	163,3 miljoner kronor
Summa total kostnad	267 miljoner kronor

Tabell över resultat av inventeringen av kommunernas åtgärdsbehov för bidragsåtgärder.

I kommunernas svar framhölls att de önskar att åtgärderna genomförs i början av planperioden, det vill säga under perioden 2026–2030. Med utgångspunkt i en normal bidragsnivå på 50 procent skulle detta kräva att cirka 133,5 miljoner kronor avsätts i den kommande länstransportplanen. Fördelat över hela planperioden motsvarar det ungefär 11,1 miljoner kronor per år. Underlaget bygger på uppskattade kostnader – mer exakta belopp fastställs först i samband med att kommunerna lämnar in sina årliga bidragsansökningar. Utifrån den nu framtagna sammanställningen bedöms dock länstransportplanens prioriteringar kunna till nära 100 procent möta kommunernas behov av åtgärder på det kommunala gatunätet genom att regionen prioriterar 120 miljoner kronor till de båda bidragsområdena, dvs 10 miljoner kronor per år.

Bidrag till enskilda vägar

Avseende enskilda vägar finns det i Kronobergs län cirka 390 mil statsbidragsberättigad enskild väg, det vill säga något längre sträcka än det allmänna statliga vägnätet i länet. Från nationell plan tillskjuts årligen cirka 12 miljoner kronor i så kallat särskilt driftbidrag, som går till smärre upprustningsåtgärder på detta vägnät. I grunden finns också det allmänna driftbidraget som kan sökas av vägföreningar, vilket också är på cirka 12 miljoner kronor.

Fram till och med 2023 hade Trafikverket en upprättad 5-årig åtgärdsplan för att ge ut bidrag till enskilda vägar. Efter 2023 avsåg Trafikverket att gå över till planering enligt ”rullande 3-årsplaner”, detta för att kunna vara mer flexibel och möta brister som uppstår. I samband med byte av planeringssystem höjde Region Kronoberg bidragsbeloppet till 2,5 miljoner kronor per år. Trafikverket har dock inte fått rull på det nya systemet. 2024 betalades inget bidrag ut och en bedömning är att det inte kommer att ske under 2025. Region Kronoberg ser att enskilda vägar spelar en avgörande roll för tillgänglighet och vardagsliv i Kronobergs län, särskilt på landsbygden. Dessa vägar fungerar som viktiga förbindelser till bostäder, arbetsplatser, samhällsservice och fritidsboenden – men också som nödvändiga transportvägar för näringslivet. I synnerhet skogs- och lantbruksföretag är beroende av ett fungerande vägnät för att kunna transportera varor och resurser – vilket gör enskilda vägar till en förutsättning för säker och effektiv logistik. Även samhällsviktiga funktioner som skolskjuts, räddningstjänst och hemtjänst förutsätter god framkomlighet året runt. Enskilda vägar har dessutom betydelse för friluftsliv, turism och rekreation.

De medel som avsätts i länstransportplanen bör i första hand användas till enskilda vägar med regional funktion – det vill säga vägar som är viktiga för arbetspendling, vardagsresor och näringslivets transporter. Genom detta bidrar länstransportplanen till ett mer jämlikt, tillgängligt och livskraftigt Kronoberg – oavsett var i länet man bor eller verkar.

Region Kronoberg fortsätter att prioritera 2,5 miljoner kronor per år – totalt 30 miljoner kronor under planperioden 2026–2037 – till bidrag för enskilda vägar. Regionen vill även att Trafikverket, som ansvarar för bidragsområdet, snarast kommer i gång med den rullande treårsplanen så att de regionala medlen kan användas som förstärkning till de övriga statliga bidragen för enskilda vägar.

Informationsspridning

Att bidrag kan fördelas till kommuner och enskilda vägar grundar sig i att Region Kronoberg har valt att prioritera detta i länstransportplanen. Om informationsmaterial tas fram i samband med genomförandet av en åtgärd – exempelvis i form av en folder, webbinformation eller informationsskylt – av Trafikverket eller kommunen, skall det för att stärka den regionala kopplingen tydligt framgå att åtgärden finansieras via länstransportplanen. Följande formulering bör då användas: *"Åtgärden är prioriterad av Region Kronoberg"*, och tillsammans med Region Kronobergs logotyp där det är möjligt.

3.7 Utredning av brister

I ekonomisk mening uppstår en brist när efterfrågan överstiger tillgången. På motsvarande sätt talar vi om brister i transportinfrastrukturen – men här handlar det inte bara om kvantitet, utan om tillgänglighet, funktion, trafiksäkerhet, samhällsnytta och flera andra faktorer som måste vägas samman. I samband med arbetet med länstransportplanen tydliggörs sådana brister i transportsystemet.

Brister – eller som det ofta uttrycks i vardagligt tal, "behov av åtgärder" – kan lyftas fram genom länstransportplanen, men också på andra sätt. Initiativet kan komma från kommuner, näringsliv, civilsamhälle eller Trafikverket självt. Det avgörande är att behovet formuleras som en faktisk brist – inte bara som ett önskemål – med tydlig påverkan på framkomlighet, trafiksäkerhet eller tillgänglighet. För att bristen ska kunna hanteras vidare i planeringssystemet är det en fördel om den stöds av en kort rapport eller promemoria samt åtföljs av en grov kostnadsuppskattning för en möjlig åtgärd.

När en brist har konstaterats är nästa steg i regel att genomföra en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Syftet är att analysera orsakerna bakom bristen och pröva vilka åtgärder som är mest lämpliga enligt fyrstegsprincipen – från att påverka resbehovet till att bygga nytt. Om åtgärden bedöms motsvara steg 3 (Bygg om) eller steg 4 (Bygg nytt), och ska kunna bli aktuell för finansiering via länstransportplanen, krävs att Trafikverket tar fram en samlad effektbedömning (SEB). Detta måste finnas för större investeringar med en bedömd kostnad över 75 miljoner kronor.

Region Kronoberg har i tidigare planperioder pekat ut ett antal brister som därefter utretts vidare av Trafikverket. Dessa studier har legat till grund för prioriteringar i länstransportplanen. Men även när brister är väl dokumenterade och åtgärdsförslag finns framme, kan det vara svårt att gå vidare – ofta på grund av den begränsade regionala investeringsramen. Det innebär att vissa behov kvarstår, trots att de är angelägna och väl belagda.

Utredda brister

Inför denna planeringsomgång har tre nya åtgärder eller etapper utretts, utöver de uppdateringar av SEB:ar som gjorts för redan prioriterade objekt. Samtliga dessa tre större åtgärder är så pass väl förberedda att de hade kunnat prioriteras i länstransportplanen – om den ekonomiska ramen varit större. Även om viss fördjupad utredning fortfarande återstår, finns nu ett starkt planeringsunderlag. Det innebär att länet har god beredskap om särskilda statliga satsningar skulle tilldelas, vilket har skett tidigare. Det är också sannolikt att dessa åtgärder kommer att utgöra starka kandidater vid nästa planeringsomgång.

Även äldre beslutsunderlag, särskilt samhällsekonomiska bedömningar (SEB), har fortsatt relevans. Dessa dokument innehåller ofta viktiga avgränsningar, kostnadsuppskattningar och effektskattningar som ger en tydlig bild av åtgärdsbehoven. Därför är det viktigt att behålla överblicken över dessa underlag. Ska dessa åtgärder bli aktuella för prioriteringar måste givetvis uppdateringar av utredningarna utföras. I tabellen nedan redovisas både nyligen utredda och äldre åtgärder. För varje objekt anges tidpunkt för den senaste åtgärdsvalsstudien (ÅVS) och SEB, den senaste kostnadsuppskattning samt nettonuvärdeskvot, där sådan finns tillgänglig.

Åtgärd	Senaste kostnadsuppskattning (tkr)	ÅVS	SEB	NNK från SEB
Prioriterade i LTP 2026–2037				
Lv 834 Hovmantorp, korsning jvg	141 000 ~~72 000~~	ÅVS 2020-06-02 TRV 2020/564006	SEB 2025-05-08 TRV 2024/35446	<-1
RV 27 Tegnaby - Skir, inkl. trafikplats, 4,5 km	421 000 ~~215 000~~	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	SEB 2025-01-30 TRV 2024/35446	-0,25
RV 23 Trafikplats Räppe	168 000 ~~84 000~~		SEB 2025-01-30 TRV 2024/35446	-0,28

Kandidater för prioritering				
RV 27 Etapp1 Säljeryd-Tegnaby, 8 km.	301 000 ~~215 000~~	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	SEB 2024-12-06 TRV 2024/35446 ~~SEB 2021-06-20~~ ~~TRV 2020/66057~~	0,18
RV 27 Etapp 3 Skir-Växjö, 3,9 km	148 000 ~~113 000~~	ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222	SEB 2025-01-21 TRV 2024/35446	2,30
RV 23 Drättinge – Nottebäck, 9,7 km	199 000 ~~147 000~~		SEB 2025-03-17 TRV 2024/35446 ~~SEB 2021-06-20~~ ~~TRV 2020/66057~~	0,68
Äldre utredningar				
Rv 23 Genom Marklanda Inkl. Tpl. 707 och S-länken	141 000		SEB 2021-06-20 TRV 2020/66057	
Rv 23 Marklanda - Räppe	97 000		SEB 2021-06-20 VSY1868 TRV 2020/66057	
Lv 126 Förbi Alvesta	55 000	ÅVS 2017-04-12 TRV 2015/83492	Ej genomförd	
Södra länken Växjö	356 000	ÅVS 2016-12-01 TRV 2015/98602 ÅVS 2021-04-28 TRV 2019/31994	Ej genomförd	
Smala vägar i Kronobergs län - inledning till bristanalys av 23	550 000	PM bristanalys TRV 2014/31146		
Summa	**2 577 000**			

Tabell: Sammanställning av åtgärder som är utredda uppdelat på prioriterade åtgärder i LTP 2026–2029, kandidater för prioriteringar samt äldre utredningar.

Brister att utreda

Regionen kan vara initiativtagare och genomföra underlagsutredningar, men då utredningar även i tidigt skede ingår i kedja av underlag som ska tas fram innan en åtgärd kan genomföras är det mer lämpligt att Trafikverket administrerar och håller samman arbetet. Vid framtagandet av länstransportplanen har Region Kronoberg konstaterat ett antal brister i trafiksystemet som bör utredas för att tjäna som underlag till kommande prioriteringar. De konstaterade bristerna har också kommit från länets kommuner som synpunkter på den undersökning som genomfördes våren 2025.

Bristerna har delats in i två kategorier för att tydliggöra olika nivåer i behovet av analysen samt initiativtagare. De två kategorierna är:

A. Prioriterade brister att utreda
B. Viktiga brister att utreda

A. Prioriterade brister att utreda

Prioriterade brister att utreda avser sådana brister som redan är relativt väl belysta, men där viss utredning kvarstår eller behöver uppdateras. Målet är att dessa utredningar ska vara färdiga i god tid så att de kan ligga till grund för prioriteringar i nästa länstransportplan. Region Kronoberg bedömer att det är Trafikverket som bör ansvara för att genomföra dessa utredningar.

Riksväg 23, sträckan Drättinge–Nottebäck, och **riksväg 27, mellan Skir och Växjö**, är två viktiga vägavsnitt som skulle ha kunnat prioriteras i länstransportplanen för 2026–2037 – förutsatt att den tilldelade ekonomiska ramen hade varit cirka 350 miljoner kronor större. Båda sträckorna har stor betydelse för att förbättra trafiksäkerheten och för att stärka kopplingarna både inom Kronobergs län och till angränsande regioner. Inför kommande planperiod behöver underlagen för dessa sträckor, särskilt de samhällsekonomiska bedömningarna, uppdateras.

Riksväg 27 Väckelsång – Länsgräns mot Blekinge. Den cirka två mil långa sträckan mellan Väckelsång via Tingsryd till Blekingegränsen utgör en viktig länk mellan Karlskrona och Växjö, med vidare förbindelser mot riksväg 40 och E4:an – och därmed både mot Göteborg och mot Stockholm. Vägen ingår i den europeiska transportkorridoren Baltic-Link och har strategisk betydelse för att avlasta dagens hårt belastade godsflöden genom Centraleuropa. I europeiska analyser betonas också behovet av alternativa transportvägar, inte minst i ljuset av risken för ökande trängsel i Tyskland i samband med att Fehmarn Bältförbindelsen öppnar. Även ur ett regionalt perspektiv är vägen betydelsefull för daglig pendling och regional tillgänglighet. Sträckan har i dag brister i plan- och profilstandard, saknar mitträcke och uppvisar otillräcklig trafiksäkerhet. Region Kronoberg vill därför att Trafikverket tar fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för hela sträckan, och att samhällsekonomiska bedömningar genomförs inför kommande planperiod – både för hela vägsträckan och eventuella etapper.

Kartläggning och plan för mindre investeringar väg: Av Kronobergs cirka 360 mil statliga vägar är omkring 65 procent smalare än den standardmässiga vägbredden på 6,5 meter. Trafikarbetet på dessa vägar varierar – vissa 100-vägar har relativt hög belastning, men generellt är trafikintensiteten låg. Trots detta har de smala vägarna en avgörande betydelse för tillgänglighet, boende, samhällsservice och näringsliv – särskilt i länets gles- och landsbygdsområden.

Redan 2014 genomfördes en inledande bristanalys där 23 vägsträckor lyftes fram som särskilt åtgärdsbehövande. Vissa av dessa har därefter fått förbättringar, men flera kvarstår. En bidragande orsak är att Trafikverkets tidigare investeringsram för denna typ av åtgärder har varit alltför begränsad. I och med denna planperiod 2026–2037 har Region Kronoberg kraftigt kunnat utöka ramen för mindre investeringar väg – från 70 miljoner till cirka 200 miljoner kronor.

Mot bakgrund av detta vill regionen att Trafikverket:

- Redovisar ett "bokslut" över hur tidigare medel för mindre investeringar väg har använts
- Tar fram en plan för hur den nya utökade ramen, utöver det som planeringar inletts, ska användas. Fokus ska inte ligga på att bredda längre sträckor, vi ser mer att det bör inriktas på åtgärder som säkrare korsningar, smärre breddningar och andra punktinsatser i syfte att höja trafiksäkerheten.

Alternativ till hastighetssänkningar utreds. Kronoberg är ett län med långa avstånd, tillexempel från bostad till arbete. En betydande brist är att länet blir större då hastigheter sänks från 90 km/h till 80 km/h. Tidsförlängningen per mil är inte så stor, men när flera mil dagligen ska tillryggaläggas blir tidsförlusten betydande. Region Kronoberg ställer sig helt bakom målet om att minska olyckorna i vägtrafiken, men ser att det kan ske på fler sätt en enbart hastighetssänkningar. Region Kronoberg vill att Trafikverket, som en förberedande studie, undersöker hur och var flexibla hastigheter kan användas i länet.

B. Viktiga brister att utreda

Inom infrastrukturområdet finns flera områden som behöver belysas, till exempel; trafiksäkerhet, funktion och samhällsnytta. För att få ett samlat och transparent kunskapsunderlag kan enklare utredningar eller förberedande åtgärdsvalsstudier genomföras. Syftet är att ge underlag för beslut – antingen för att genomföra mindre åtgärder direkt eller för att inleda mer omfattande planeringsinsatser. I samband med att länstransportplanen tagits fram har ett antal angelägna områden pekats ut där det bedöms finnas behov av vidare utredning. Sådana utredningar kan initieras och finansieras av kommuner, regionen eller Trafikverket – var för sig eller i samverkan. Fler behov kan tillkomma under planperiodens gång.

Riksväg 25 genom Kronoberg: Vägen är huvudstråket som knyter samman länet från öst till väst. Vägen förbinder också länet med angränsande regioner som Kalmar och Halland. Standardförbättrande åtgärder på vägen finansieras genom den nationella planen. Region Kronoberg har vid upprepade tillfällen tydligt framfört till Trafikverket att hela sträckan bör mötesseparera för att öka trafiksäkerheten och kapaciteten. Regionen ser ett behov av studier för att identifiera åtgärder som kan förbättra framkomligheten, särskilt för kollektivtrafiken. Idag måste bussar på flera platser lämna huvudvägen för att angöra hållplatser, vilket ofta innebär att fordonet tvingas svänga av, vända och återansluta till vägen – oavsett om någon stiger av

eller på. Detta medför fördröjningar och försämrar restidsnyttan för övriga resenärer. Det behöver studeras vilka ombyggnader som kan utföras samt en tydligare hållning från regionen och länstrafiken när nya hållplatser ska byggas.

Länsväg 120 genom Kronoberg Vägen är en länk i södra delen av länet som likt Rv 25 knyter samman östra och västra delen av länet. Den sträcker sig genom Kronobergs tre arbetsmarknadsregioner. Länkens funktion och brister bör belysas. Kommunerna som berörs av vägen har särskilt pekat ut Blidingsholm-Urshult och Holmahult-Rävemåla att de har brister.

Ljungby – Älmhult De båda arbetsmarknadsregionerna Ljungby och Älmhult knyts idag framförallt samman via Lv 124. Lv 124 är en mindre väg med ökande trafik. En utredning bör belysa hur de båda arbetsmarknadsregionerna bättre kan knytas samman. Den bör ta upp förbindelsens brister samt ge förslag till åtgärder.

Uppdatering av cykelstrategi och cykelplan: I länstransportplanen 2014–2025 gavs i uppdrag att ta fram en cykelstrategi och tillhörande cykelplan, vilka färdigställdes inför planperioden 2018–2029. Som en del av uppföljningen togs ett cykelbokslut fram för perioden 2018–2022. Det bokslutet omfattade både statliga cykelvägar och cykelvägar där kommunerna är väghållare, det vill säga åtgärder som kopplas till bidragsdelen i länstransportplanen. Även om alla planerade åtgärder ännu inte genomförts, har det från flera håll framförts ett tydligt behov av att uppdatera och revidera både cykelstrategin och cykelplanen för de statliga cykelvägarna.

Pendlarparkeringar och bytespunkter: Region Kronoberg deltar i Interregprojektet PARSMO, som handlar om att öka boendeattraktiviteten och underlätta pendling i länet. Syftet är att göra det enkelt, tryggt och attraktivt att byta färdmedel, vilket ofta sker på pendlarparkeringar eller inne i mindre tätorter. Bytespunkter kan behövs utrustas med parkeringsplatser för cykel och/bil, anslutande cykelvägar eller annat som en gestaltning av miljön visar. För att skapa en förändring i vårt län krävs att resultaten från projektet kan omsättas i den fysiska miljön. Ett ekonomiskt underlag för de bytespunkter som behöver åtgärdas behöver tas fram, för att medel ska kunna tillsättas till kommande länstransportplan.

Till innehållsförteckning

4 Nationella utgångspunkter för prioritering

Detta kapitel beskriver tre centrala nationella utgångspunkter som påverkar prioriteringarna i länstransportplanen: de transportpolitiska målen, de nationella klimat- och miljömålen samt Nollvisionen för trafiksäkerhet. Även om dessa mål är formulerade på nationell nivå är de högst relevanta för Region Kronobergs arbete. Därför ges också en översikt över hur läget ser ut i länet i förhållande till dessa mål.

4.1 De transportpolitiska målen	De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet.
4.2 Nationella klimat och miljömål	En genomgång av Sveriges miljömål och agenda 2030-mål med koppling till trafiken samt en sammanfattning av trafiksektorns utsläpp av växthusgaser och relevanta klimatmål för transportsektorn.
4.3 Nollvisionen och trafiksäkerhet	Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas för livet i vägtrafiken. Hur närmar sig Kronoberg det uppsatta målet?

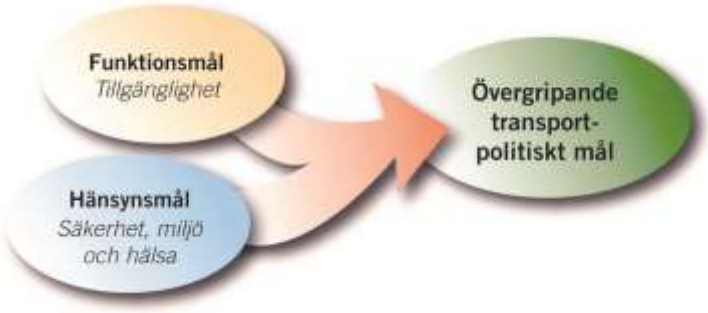
4.1 De transportpolitiska målen

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering. De transportpolitiska målen antogs av regeringen 2009 enligt prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter.* Trafikanalys har uppdraget att följa de målen och lämnar årligen en rapport över utvecklingen.

I direktiven för planering av infrastrukturen 2026–2037 anges att de transportpolitiska målen och etappmålen, som regeringen har beslutat om, ska vara utgångspunkter för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner.

Det övergripande transportpolitiska målet

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa *en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transport-försörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.* Det övergripande målet förtydligas genom två jämbördiga mål, ett funktionsmål – Tillgänglighet samt ett hänsynsmål – Säkerhet, Miljö och Hälsa. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver dock funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.



Funktionsmål - Tillgänglighet

Funktionsmålet är formulerat: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Preciseringar till funktionsmålet är:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning

- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ökar
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras

Hänsynsmål - Säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet är formulerat: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.
Preciseringar/etappmål till hänsynsmålet är:

- Etappmålet för klimat antogs av Riksdagen i juni 2017 inom ramen för prop. 2016/17:146 *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige.* Klimatlagen trädde i kraft i januari 2018. Förutom att etappmålet ingår som del i de transportpolitiska målen ingår etappmålet också i miljömålssystemet. Etappmålet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Etappmålet för trafiksäkerhet antogs av Regeringen februari 2020. Det innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

4.2 Nationella klimat och miljömål

Det nationella arbetet med klimat och miljö sker inom två huvudinriktningar vilka är dels det svenska miljömålssystemet och dels Agenda 2030 och de globala miljömålen för hållbar utveckling.

- **Sveriges miljömål**, dvs det svenska miljömålssystemet som först beslutades av riksdagen år 1999, består av ett övergripande generationsmål vilket är ”*Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser”*, samt 16 miljökvalitetsmål med preciseringar och ett antal etappmål, som beskriver den långsiktiga målsättningen och inriktningen för Sveriges miljöpolitik. Etappmålen ska underlätta möjligheterna att nå generationsmålet och miljökvalitetsmålen. Målen följs upp årligen, bland annat med hjälp av indikatorer, på regional nivå av länsstyrelserna och Skogsstyrelsen, och på nationell nivå av målansvariga nationella myndigheter med Naturvårdsverket som samordnare. (Det pågår en översyn av ansvarsfördelningen mellan myndigheterna.)

- **Agenda 2030 och de globala miljömålen för hållbar utveckling:** Den 25 september 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som inrymmer de globala målen för hållbar utveckling. I begreppet hållbar utveckling integreras de tre dimensionerna av hållbarhet: social, ekonomisk och miljömässig. De 17 globala hållbarhetsmålen konkretiseras med 169 delmål och 230 globala indikatorer. Det övergripande syftet med agendan är att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor, att främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen.

De svenska miljömålen och Agenda 2030 hänger samman genom att hållbarhet alltid har tre dimensioner: den ekonomiska, den sociala och den ekologiska. För en hållbar samhällsomställning måste hänsyn tas till de tre dimensionerna samtidigt. När det gäller miljön, handlar Sveriges miljömål och de globala målen i Agenda 2030 om samma utmaningar. Att uppnå Sveriges miljömål innebär också att den ekologiska dimensionen av Agenda 2030 uppnås.

Transporterna har ökat kraftigt det senaste århundradet, från en kilometer per person och dag i början av 1900-talet till över 40 kilometer idag. Sätten vi reser på har också förändrats under historien från att mest ske med järnväg, segelfartyg och hästar till att domineras av bilar, snabba båtar och flygplan. Trafiken bidrar till ett flertal miljöproblem, bland annat utsläpp av växthusgaser, hälsofarlig luft, buller och försurning. Till det kommer effekter som intrång i naturen, skapande av barriärer i landskapet, olyckor, stress

och trängsel i våra städer. Det är ett dilemma att det transportsystem som är till så stor nytta för oss samtidigt är ett av de största miljöhoten. I bilderna nedan markeras de miljökvalitetsmål och agenda 2030-mål som berörs och påverkas av trafiken och transportsystemet.

Transportsektorns påverkan på de 16 miljökvalitetsmål

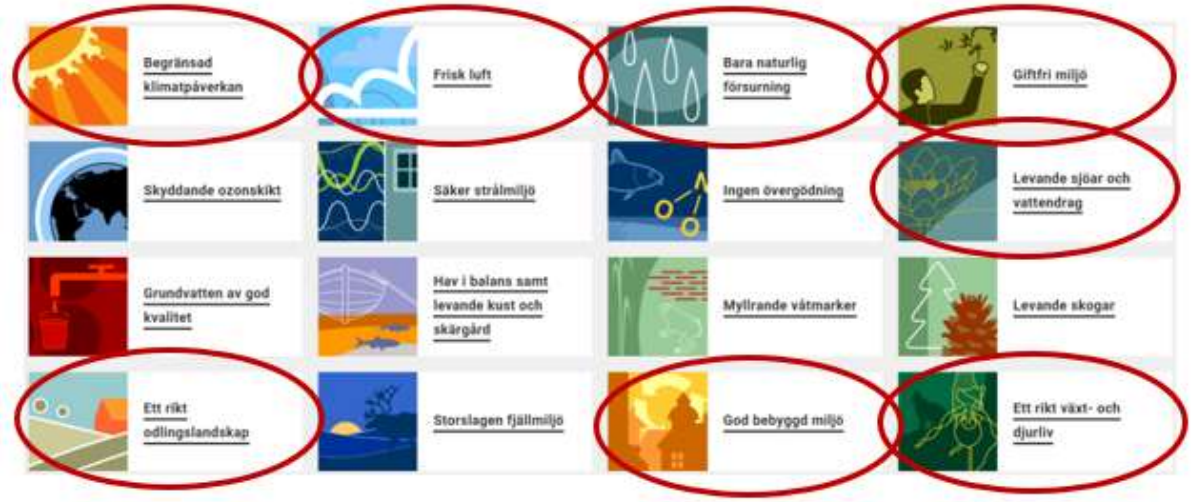


Bild Trafiken påverkar naturen och människors hälsa. Enligt Naturvårdsverket berörs 8 av de 16 miljökvalitetsmålen, vilka är Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

Transportsektorns påverkan på de 17 Agenda 2030-målen



Bild Transportsystemet kan enligt Trafikverket bidra till 11 av Agenda 2030-målen för ett hållbart samhälle, vilka ä Mål 3 – God hälsa och välbefinnande, Mål 5 – Jämställdhet, Mål 7 – Hållbar energi för alla, Mål 8 – Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt, Mål 9 – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, Mål 10 – Minskad ojämlikhet, Mål 11 – Hållbara städer och samhällen, Mål 12 – Hållbar konsumtion och produktion, Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna, Mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald, Mål 16 – Fredliga och inkluderande samhällen och Mål 17 – Genomförande och globalt partnerskap.

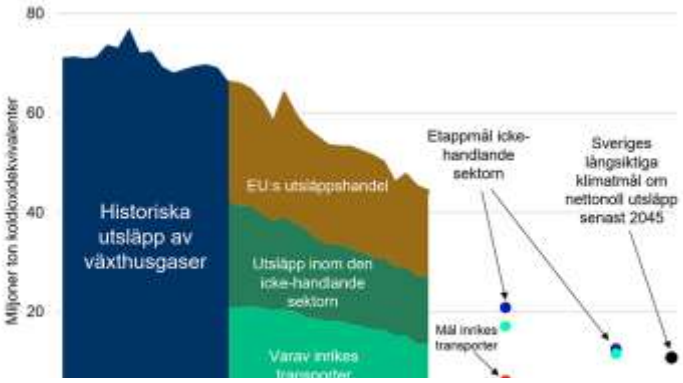
Sveriges klimatmål

Att minska utsläppen av växthusgaser är av central betydelse både för Sveriges miljömål och agenda 2030 målen. För att uppnå dessa mål har Sverige antagit ett klimatpolitiskt ramverk med flera etappmål och långsiktiga ambitioner. Målen syftar till att styra samhällets omställning mot fossilfrihet och bidra till att uppfylla Parisavtalet och 1,5-gradersmålet. Etappmålen enligt den svenska klimatlagen omfattar utsläpp av växthusgaser i den så kallade ESR-sektorn (Tidigare benämnd den icke-handlande sektorn). Etappmålen lyder:

- Utsläppen senast år 2030 bör vara minst 63 procent lägre än utsläppen år 1990.
- Utsläppen senast år 2040 bör vara minst 75 procent lägre än utsläppen år 1990.

Till 2030 finns även ett sektorspecifikt etappmål som lyder:

- Utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

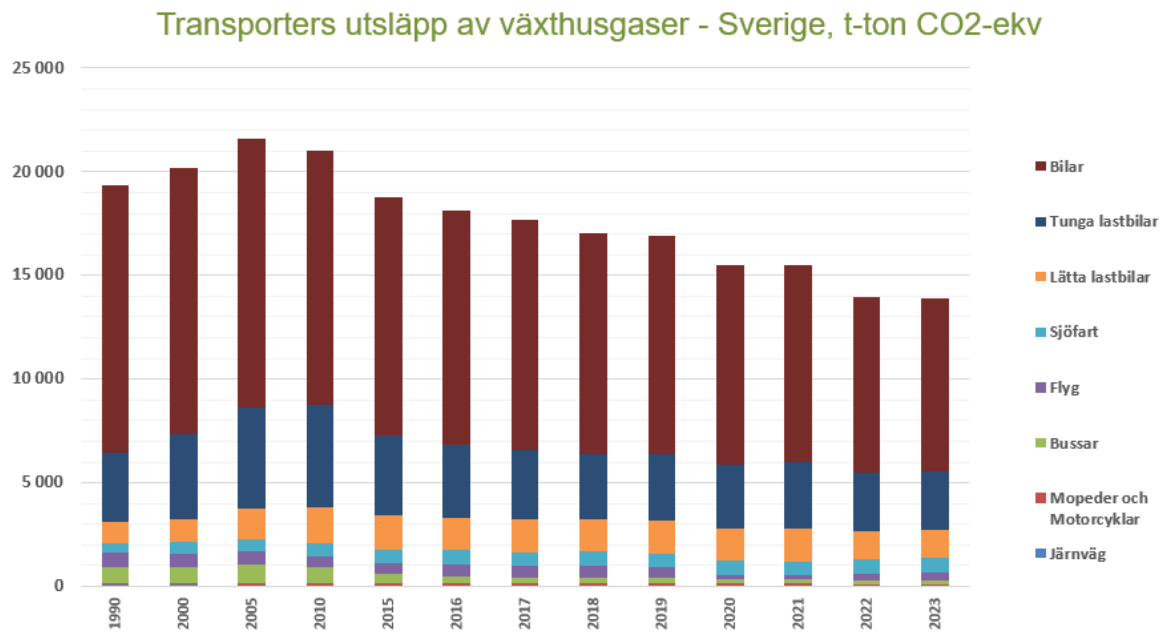


Figur: Utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990–2022 och etappmålen för miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Figuren visar den historiska utsläppsutvecklingen och de fyra etappmålen 2030 och 2040 för den icke handlande sektorn, inrikes transporter till 2030 och hela ekonomin till år 2045. Det blå fältet visar summan av olika sektorer innan ETS 1 infördes 2005. Källa: Naturvårdsverket

Trafikens klimatpåverkan

Naturvårdsverket ansvarar för att sammanställa den nationella statistiken för växthusgaser. Inrikes transporter står för ungefär en tredjedel, (2023: 31 procent) av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter (exklusive flyg) uppgick till 13,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter år 2023, vilket är en minskning med 34 procent jämfört med 2010 och med 28 procent jämfört med 1990. Målet är att utsläppen från inrikes transporter, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010.

Av inrikes transporter utgör vägtrafiken den absolut största delen, drygt 90 procent. Personbilar står för 60 procent samt tunga och lätta lastbilar tillsammans för 30 procent av utsläppen från inrikes transporter. Under 2023 fortsatte nybilsregistreringen av laddbara personbilar öka i Sverige. Andelen renodlade elbilar ökade medan andelen laddhybrider minskade något. I slutet av år 2023 utgjorde laddbara fordon ca 11,4 procent av personbilar i trafik. Under 2024 har nyregistreringen på nationell nivå av elbilar minskat medan andelen laddhybrider ökat något.

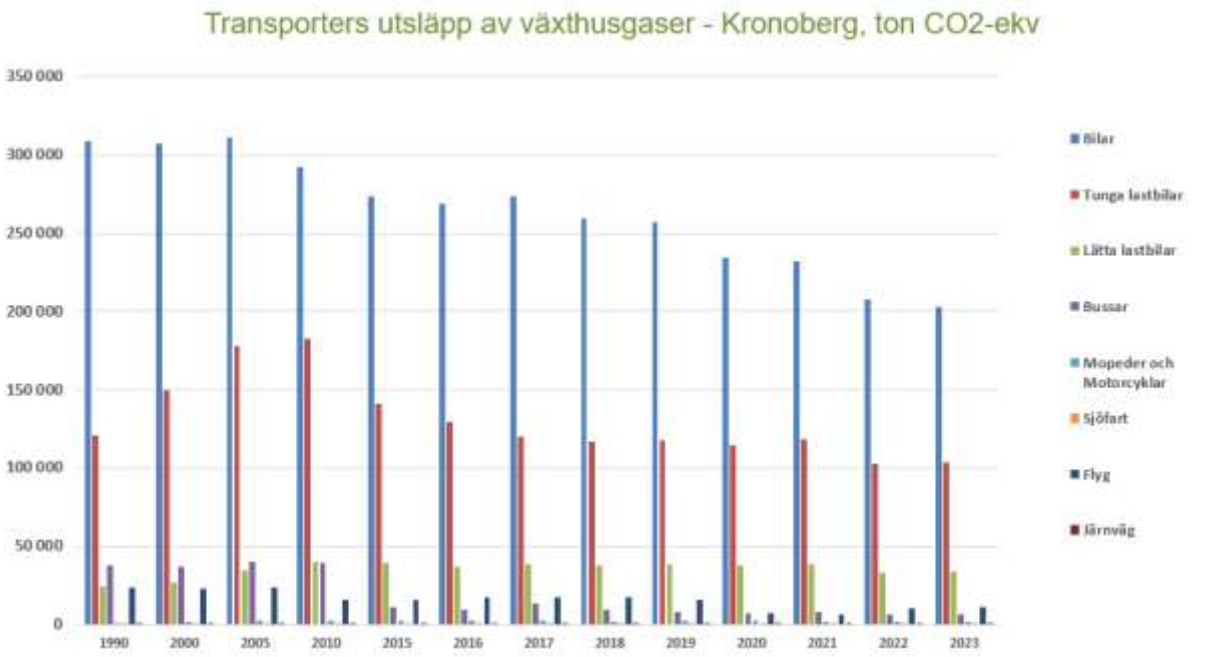


Figur: Utsläpp av växthusgaser i Sverige från inrikestransporter i tusen ton koldioxidekvivalenter, 1990 till 2023. Mellan 2010 och 2023 har utsläppen i Sverige för inrikestransporter minskat med 52 procent. Enligt det sektorspecifikt etappmål ska minskningen till 2030 vara 70 procent.

I Kronoberg står transportsektorn för nästan hälften – 48 procent – av länets totala utsläpp av växthusgaser, vilket gör den till den enskilt största utsläppskällan. Även om utsläppen från transportsektorn har minskat över tid, har utvecklingen på senare år planat ut.

År 2024 fanns det 103 723 personbilar i trafik i länet, motsvarande cirka 2,1 procent av Sveriges totala personbilsflotta. Av dessa drivs ungefär 82 procent med bensin eller diesel, vilket visar att fossila drivmedel fortfarande dominerar.

Bland de personbilar som nyregistrerades under 2024 utgjorde dock bensin- och dieselbilar endast 38 procent, medan 62 procent drevs med el, elhybrid, laddhybrid, etanol eller gas – vilket tyder på en pågående teknisk omställning. Ägandet fördelar sig enligt följande: 28 procent av personbilarna ägs av kvinnor, 52 procent av män, och 34 procent av juridiska personer eller näringsidkare – vilket speglar både individuellt och kommersiellt beroende av bilen i länet.



Figur: Utsläpp av växthusgaser i Kronoberg från inrikestransporter i tusen ton koldioxidekvivalenter, 1990 till 2023. Mellan 2010 och 2023 har utsläppen i Kronoberg för inrikestransporter minskat med 37 procent. Enligt det sektorspecifikt etappmål ska minskningen till 2030 vara 70 procent.

För att åstadkomma väsentliga utsläppsminskningar av växthusgaser krävs det en kombination av åtgärder och styrmedel för ökad energieffektivisering, övergång till biodrivmedel samt transportsnålt samhälle. Det räcker inte med effektivare fordon, fartyg och flygplan, ökad andel förnybar energi och elektrifiering av vägtransporter. Det kommer även att krävas en förändrad inriktning i utvecklingen av samhälle och infrastruktur. Den privata bilen behöver få en minskad roll som transportmedel, framförallt i större och medelstora städer. Tillgängligheten behöver i större grad lösas genom effektiv kollektivtrafik, både buss och tåg, samt förbättrade möjligheter att gå och cykla. I staden handlar det om att utvecklas i en riktning där behovet av bil inte är lika stort. Det är en utveckling som i stor omfattning sker redan idag, men det finns behov av att förstärka denna utveckling och vara mer konsekvent. Dessutom behöver logistiken förbättras och alla trafikslag utnyttjas på ett bättre sätt tillsammans så att lastbilstrafiken inte ökar.

Samtidigt som bilens roll behöver minska i större och medelstora städer, krävs ett mer nyanserat synsätt i mindre orter och på landsbygden där tillgången till kollektivtrafik är begränsad och avstånden ofta är längre. Här är bilen fortfarande en nödvändig del av vardagslivet. Målet för dessa områden bör därför inte främst vara att minska bilinnehavet, utan att möjliggöra mer hållbara bilresor – till exempel genom elektrifiering, samåkning, ökad användning av biodrivmedel och tillgång till laddinfrastruktur. Där det är möjligt bör gång-, cykel- och kollektivtrafikalternativ stärkas, men omställningen måste utformas med respekt för att förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet. Ett hållbart transportsystem kräver därför både teknikskifte och en transportpolitik som tar hänsyn till geografi, befolkningstäthet och tillgänglighet.

Till innehållsförteckning

4.3 Nollvisionen och trafiksäkerhet

Nollvisionen är bilden av en framtid där människor inte dödas eller skadas i vägtrafiken och kan ses som en utgångspunkt för att förverkliga det transportpolitiska hänsynsmålet. Det är ett förhållningssätt, men utgör också en strategi för att forma ett säkert vägtransportsystem. I Nollvisionen fastslås att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Trafiksäkerhetsarbetet i Nollvisionens anda innebär att vägar, gator och fordon i högre grad ska anpassas till människans förutsättningar. Ansvaret för säkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder vägtransportsystemet. Trafiksäkerhetsarbetet enligt Nollvisionen utgår från att åtgärder ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste vägtransportsystemet utformas med

hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att trafikolyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador. Trafiksäkerhet, dess konsekvenser och möjliga lösningar ingår också i de globala hållbarhetsmålen, Agenda 2030.

Mycket har hänt sedan starten med Nollvisionen 1997, Cirkulationsplatser, mitträcken, alkolås och trafiksäkerhetskameror är några av de innovationer som höjt säkerheten på de svenska vägarna. Insatserna har gett resultat. När nollvisionen antogs var antalet omkomna i trafikolyckor omkring 500 per år; och år 2023 var antalet omkomna 229 personer (52 kvinnor och 177 män) och svårt skadade låg 2023 på 1 789 personer.

I februari 2020 beslutade regeringen ett nytt etappmål för trafiksäkerheten under perioden 2020–2030: *Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.* Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde för åren 2017, 2018 och 2019. Medelvärdet för omkomna i enbart vägtrafiken dessa år låg på 266 personer. Motsvarande uppgift för antalet svårt skadade låg på 2 127 personer. Om de uppställda målen ska nås till 2030 ska antalet döda i trafiken minskas till högst 133 personer och svårt skadade minska till högst 1 595 personer.

Vägtrafikolyckor i Kronobergs län

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägtrafikolyckor med personskada som uppstår i det svenska vägtransportsystemet. Statistiken baseras på uppgifter som rapporteras in av två separata källor, polisen och akutsjukhusen i Sverige. Statistiken samlas i olycks- och skadedatabasen Strada. I tabellen nedan sammanställs några av de sjukhusrapporterade uppgifterna vilka är uppdelade i fyra nivåer, Döda, Allvarligt skadad, Måttligt skadad och Lindrigt skadad. De sjukvård rapporterade olyckorna fångar upp många av de oskyddade trafikanterna som polisen inte får kännedom om till exempel fotgängare, cyklister och mopedister. I tabellen visas medel per år för perioden 2017–2019 vilket är basperioden för nollvisionens etappmål samt medel för 2021–2023.

	2017–2019	Kvinna	Man	2021–2023	Kvinna	Man
Döda	8	12%	88%	5	20%	80%
Allvarligt skadad	27	40%	60%	36	37%	63%
Måttligt skadad	252	57%	43%	270	56%	44%
Lindrigt skadad	604	47%	53%	581	45%	54%

Tabell över dödade, allvarlig skadade, måttligt skadade och lindrigt skadade i Kronobergs län. Uppgifterna visar medel per år för perioderna 2017–2019 och 2021–2023. Källa Transportstyrelsen

I sammanställningarna kan även åldersgrupp för personer som drabbas av olyckor tas fram. I tabellen nedan visas enbart den största åldersgruppen som drabbas för de båda tidsperioderna 2007–2016 och 2017–2019 för Kronobergs län. Tabell visar också hur stor gruppen är i förhållanden till totalen.

	2017–2019	Andel av total	2021–2023	Andel av total
Döda	55–64 75-	24% var	75-	40%
Allvarligt skadad	75-	28%	75-	27%
Måttligt skadad	65–74	19%	65–74	17%
Lindrigt skadad	25–34	18%	25–34	16%

Tabell över vilken den största åldersgruppen är för vägratafik olyckor i Kronobergs län och hur stor den gruppen är i förhållanden till den totala gruppen. Källa Transportstyrelsen

Vid polisens inrapportering av vägtrafikolyckor med dödade och skadade personer delas olyckan in efter olyckstyp. Det finns 11 olika olyckstyper vilka är; Avsväng, Cykel-moped, Gående (fallolyckor), Gående (påkörningsolyckor), Kors.kurs, Möte, Omkörning, Singel, Upphinnande, Vilt och Övrigt. Tabellen nedan visar den vanligaste olyckstypen i Kronobergs län och hur stor andel den olyckstypen är av det totala antalet olyckor.

	2017–2019	Andel av total	2021–2023	Andel av total
Döda	Omkörning	40%	Upphinnande	40%
Allvarligt skadad	Gående (fallolyckor)	30%	Gående (fallolyckor)	23%
Måttligt skadad	Gående (fallolyckor)	49%	Gående (fallolyckor)	48%
Lindrigt skadad	Vilt	23%	Av svängande	33%

Tabell över den största olyckstypen i Kronobergs län och hur stor den olyckstypen är i förhållanden till det totala antalet olyckor. Källa Transportstyrelsen.

Trafiksäkerhet – en central del av länstransportplanen

I regeringens uppdrag till länsplaneupprättarna anges att det särskilt ska redovisas hur stor andel av medlen som går till infrastrukturåtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. I princip samtliga åtgärder som prioriteras i Region Kronobergs länstransportplan bidrar till ökad trafiksäkerhet – med undantag för samfinansieringen av åtgärder i den nationella planen, som främst syftar till att förbättra järnvägens kapacitet och möjliggöra ökad persontrafik. Av den totala planeringsramen på 1,3 miljarder kronor bedöms därför cirka 1,2 miljarder kronor gå till insatser som stärker trafiksäkerheten i länet.

Ett fungerande och säkert vägnät är en grundläggande förutsättning för tillgänglighet, mobilitet och regional utveckling. Trafiksäkerhetsarbetet i Kronoberg omfattar både större investeringar och mindre, men effektiva insatser. I detta avsnitt redovisas några av de mest prioriterade kategorierna – mötesseparering, sidoområdesåtgärder, trafiksäkra korsningar, tätortsanpassningar och utveckling av rastplatser. Dessa åtgärder är särskilt viktiga i ett län där många olyckor sker utanför tätort och där vägnätet ofta är den enda transportlänken till arbete, service och samhällsfunktioner.

- **Mötesseparering:** I mitten av 1990-talet lanserades vägtypen med mittseparering eller så kallad 2+1-väg, som ett kostnadseffektivt sätt att minska mötesolyckorna utan att bygga om till motorväg. Sedan dess har många vägar i landet mötesseparerats med hjälp av vajerräcke i mitten. Även i Kronoberg har många vägar fått mittseparering. Enligt, Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, ger denna vägtyp en reduktion av dödligheten med 80 procent och av svårt skadade med 55 procent. Det finns dock en del kritik eftersom denna vägtyp inte nödvändigtvis är klassad som motorväg eller motortrafikled, vilket innebär att oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon så som A-traktorer får färdas på vägen. Detta kan medföra problem och olycksrisker då vägbanan ofta är smalare än före ombyggnaden.
- **Sidoområdesåtgärder:** När det gäller sidoområdesåtgärder i form av rensning av vägområdet från sten och stubbar eller att sätta upp längsgående fångsträcken på risksträckor, genomförs de normalt i samband med andra vägbyggnadsåtgärder på vägen. I vissa fall kan sidoområdesåtgärder vidtas som egen åtgärd. Detta är ett viktigt åtgärdsområde för länet då den vanligaste dödsolyckan i Kronobergs län är en singelolycka där bilen hamnar vid sidan av vägen och krockar med något fast föremål såsom en sten eller ett träd. Sidoområdesåtgärder kan ofta genomföras utan att en föregående vägplan upprättas.
- **Korsningsåtgärder:** Höjd säkerhetsstandard i korsningar är ett prioriterat åtgärdsområde inom trafiksäkerhetsområdet. Åtgärderna kan till exempel bestå av passager för vissa trafikantkategorier, kanaliseringar, öglor, cirkulations- eller trafikplatser. Åtgärdsbehovet baseras på riskanalyser. Under senare år har åtgärder i korsningar framförallt samordnats i samband med utbyggnad av mitträcken.
- **Tätorter:** I denna kategori ingår så kallade tätortsåtgärder, vilket innebär mer eller mindre omfattande förändringar av statliga vägar som passerar genom tätorter. Åtgärderna innebär oftast att vägen bättre anpassas funktionellt och miljömässigt till tätortsförhållanden genom till exempel utbyggnad av stråk för oskyddade trafikanter, att vägen smalnas av och säkras för lägre hastighet eller att vägen ges en anpassad standard i samband med ett förändrat väghållningsansvar.

- **Rastplatser:** Trafikverkets ambition är att rastplatser skall återfinnas var 40-80:e minut. För riksväg 23 finns rastplatser vid Osby (Lars Dufva) och vid sjön Innaren norr om Växjö. Behov finns av en rastplats däremellan, till exempel vid Huseby. Behov av rastplatser finns också norr om Innaren för väg 23 där nästa rastplats vid färd norrut är vid Vimmerby. Längs väg 37 mot Oskarshamn finns det inte någon ytterligare rastplats.

Till innehållsförteckning

5 Regionala utgångspunkter för prioritering

Det regionala ledarskapet utövas utan formella maktmedel, genom dialog, samverkan och ett långsiktigt arbete med att samla aktörer kring gemensamma mål. Enigheten kring regionens utveckling uttrycks bland annat genom de styrdokument som antas av Region Kronobergs högsta beslutande organ, regionfullmäktige. Det här kapitlet sammanfattar de viktigaste regionala dokumenten och beslut som ligger till grund för prioriteringarna i länstransportplanen.

5.1 Regional utvecklingsstrategi	Den regionala utvecklingsstrategin ” Framtidens Kronoberg i världen ” antogs av regionfullmäktige 27 november 2024. I kapitlet sammanfattas utvecklingsstrategins betydelse för infrastrukturplaneringen.
5.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick	I november 2021 antog regionfullmäktige ett nytt trafikförsörjningsprogram för Kronoberg. Kapitlets sammanfattar programmet med relevans för infrastrukturen. Arbete med en ny TFP har inletts.
5.3 Länstransportplanen	Nu gällande länstransportplan antogs av regionfullmäktige april 2022. Efter regeringen justerat den tilldelade ramen skedde den slutliga fastställelsen av länstransportplanen på regionfullmäktiges möte i oktober 2022. I kapitlet görs också en genomgång till vilka vägar som kan åtgärdas av medel från lanstransportplanen samt av utfallet under perioden 2010–2021.
5.4 Cykla i Gröna Kronoberg	Cykla i gröna Kronoberg antogs av Regionala utvecklingsnämnden i december 2018 och ses som en understrategi till länstransportplanen.

5.5 Resvaneundersökningar

5.1 Regional utvecklingsstrategi



Länstransportplanen är ett verktyg för att genomföra Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Framtidens Kronoberg i världen – Kronobergs utvecklingsstrategi 2025–2035. Den regionala utvecklingsstrategins syfte är att samordna länets aktörer kring gemensamma prioriteringar för att nå en hållbar regional utveckling.

Länstransportplanen bidrar till långsiktiga prioriteringar

Av strategins fyra långsiktiga prioriteringar har länstransportplanen särskilt stark koppling till två: *Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet* samt *Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige.*

- **Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet**: Inom ramen för prioriteringen om bygder och samhällen bidrar länstransportplanen till en ökad boendeattraktivitet, förbättrad tillgänglighet och mer jämlika levnadsvillkor i hela länet. Investeringar i exempelvis gång- och cykelvägar, trafiksäkra hållplatsmiljöer och förbättrat finmaskigt vägnät skapar goda förutsättningar för ett tryggt vardagsliv även utanför de större tätorterna. Transportinfrastruktur som binder samman regionala kärnor, strategiska noder och omlandet är avgörande för att stärka flerkärnigheten och länets robusthet.

- **Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige:** Inom ramen för prioriteringen att stärka Kronobergs position i Sydsverige är det avgörande att utveckling och upprustning sker i de viktigaste stråken – både inom och utanför länets gränser. Detta är centralt för att befästa regionens roll som ett nav för mobilitet och tillgänglighet i södra Sverige. E4:an genom Kronoberg är nu upprustad och möter dagens krav, både vad gäller trafiksäkerhet och skydd av viktiga naturresurser, som vattentäkten längs sträckan. Nu bör fokus i den nationella planen riktas mot utveckling av riksväg 25 så som Norrleden samt Södra stambanan framförallt från Alvesta och söder ut och dess anslutande banor såsom Kust-till-Kustbanan. Länstransportplanen kompletterar den nationella inriktningen genom att stärka tillgängligheten inom länet. Framför allt behöver väg 23 och väg 27 utvecklas för att höja trafiksäkerhetsstandarden. Trafiksäkerheten är en prioriterad fråga för Region Kronoberg, och förutom mötesseparering på större vägar behövs även mindre, men strategiska åtgärder över hela vägnätet – som förbättrade korsningar, säkra passager i orter, belysning och anpassade hastighetsgränser. Länstransportplanen är även ett verktyg för klimatomställningen, genom investeringar i cykelinfrastruktur, hållplatser och kollektivtrafiklösningar främjas övergången till mer hållbara transportslag. Sammantaget stärker länstransportplanen förutsättningarna för ett tillgängligt, säkert och klimatsmart transportsystem – i samklang med utvecklingen i södra Sverige och Europa.

Utöver de två långsiktiga prioriteringarna betonar den regionala utvecklingsstrategin vikten av en helhetssyn i samhällsplaneringen – där infrastrukturutveckling integreras med bostadsförsörjning, klimatanpassning och lokal mobilisering. Investeringar ska inte ses isolerat, utan samspela för att stärka livsmiljöer och funktionalitet i hela länet. En central koppling mellan strategin och Länstransportplanen finns i den framtagna strukturbilden, som ska stödja samordning av resurser och samplanering av bebyggelse, gång-, cykel- och kollektivtrafik samt servicefunktioner. Strukturbilden visar inriktningen för regionala planer och program, fungerar som vägledning i kommunernas översiktsplanering och som en gemensam utgångspunkt i samverkan och dialog.

I strukturbilden identifieras även olika ortsstrukturer – från den regionala tillväxtmotorn till regionala kärnor och strategiska noder. Även orter utanför länet lyfts fram, såsom internationella noder och sydsvenska tillväxtmotorer. Dessa orter har skilda roller men är alla viktiga för Kronobergs utveckling. Länets transportinfrastruktur ska därför bidra till att dessa orter stärks – eller göras bättre tillgängliga – för att främja funktionell integration, flerkärnighet och ett robust län.

Länstransportplanen bidrag till förflyttningar som ska ske 2025–2035

I den regionala utvecklingsstrategin och under de långsiktiga prioriteringarna presenteras ett antal förflyttningar som regionen vill ska ske för att bidra till utvecklingen. Förflyttningarna är komplexa och om en rörelse ska ske så måste flera aktörer dra åt samma håll. Utveckling av infrastruktur och Länstransportplanens prioriteringar kan kopplas till flera av den regionala utvecklingsstrategins förflyttningar de viktigaste är:

a. Boendeattraktiviteten i länet har ökat
b. Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika
c. Den sociala samanhållningen har ökat
d. Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats
e. Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat

Utöver dessa förflyttningar har infrastrukturens utveckling också en tydlig koppling till en förflyttning till målområdet *Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning*.

f. Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat.

a. Boendeattraktiviteten i länet har ökat: Infrastrukturen i Kronoberg – vägar, järnväg, kollektivtrafik, cykelvägar och digitala lösningar – spelar en avgörande roll för att stärka länets boendeattraktivitet – påverkar direkt människors val av bostadsort. När resmöjligheterna till arbete, utbildning, service och fritid förbättras, blir fler platser möjliga och attraktiva att bosätta sig på. Investeringar i utbyggd järnväg och kollektivtrafik, till exempel dubbelspår mellan Alvesta och Växjö. Det behövs också bättre tågförbindelser till tillväxtmotorer i Kalmar, Jönköping och Öresundsregionen, detta för att stärka möjligheterna att bo i

mindre orter med stationer både för tåg och snabba bussar och samtidigt ha god tillgång till arbetsmarknader och service. De kan i sin tur fungera som sammanlänkande knutpunkter för sitt omland. Samordnade busslinjer och utbyggd cykelinfrastruktur stärker vardagsresandet och tillgängligheten mellan orter i länet. Lika viktigt är en fortsatt utveckling av det statliga och regionala vägnätet, där trygga, väl underhållna vägar kan göra landsbygden och samhällen mer tillgängliga och attraktiva. Även attraktiva och trygga hållplatsmiljöer samt utvecklade stationsområden stärker bilden av Kronoberg som ett län där det är enkelt och trivsamt att leva, oavsett bostadsort.

b Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika: Infrastruktur har en avgörande roll i att utjämna skillnader i levnadsvillkor mellan olika grupper och geografiska områden. Genom att förbättra tillgängligheten till samhällsservice, arbete och utbildning – oavsett om man bor i centralort eller mindre by – bidrar investeringar i kollektivtrafik, gång- och cykelvägar samt anpassningar av hållplatser till ett mer jämlikt Kronoberg. Ett tillgängligt och säkert transportsystem gör det möjligt för fler att delta i arbets- och samhällsliv, särskilt för grupper som inte har tillgång till bil, såsom unga, äldre, nyanlända eller personer med funktionsnedsättning. Genom att planera infrastrukturen med fokus på trygghet, tillgänglighet och regional balans stärks förutsättningarna för jämlika levnadsförhållanden i hela länet.

c Den sociala samanhållningen har ökat: Infrastruktur som främjar tillgänglighet, möten och trygghet kan bidra starkt till ökad social sammanhållning. Genom att skapa väl utformade offentliga miljöer, säkra gång- och cykelvägar samt tillgänglig kollektivtrafik stärks möjligheterna för människor att mötas i vardagen – oavsett ålder, bakgrund eller livssituation. När fler kan röra sig fritt och tryggt mellan bostad, arbete, fritidsaktiviteter och service, ökar förutsättningarna för delaktighet och gemenskap. Infrastrukturlösningar som kopplar samman olika delar av en ort eller region – till exempel genom gång- och cykelbroar, stationsområden och kollektivtrafik som når utanför centralorterna – minskar också känslan av utanförskap och geografisk isolering. Med genomtänkt utformning och planering kan infrastrukturen därmed bidra till att binda samman människor, platser och samhällen – och på så sätt öka den sociala sammanhållningen.

d Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats Tillgänglighet handlar om människors möjlighet att nå arbete, utbildning, samhällsservice och fritidsaktiviteter – både inom länet och till omgivande regioner. En välutvecklad transportinfrastruktur bidrar till att minska avstånd i tid, förbättra resmöjligheter och stärka integrationen mellan orter. I Kronoberg sker detta genom flera typer av åtgärder. Utbyggnad av mötesseparerade vägar längs exempelvis riksvägar 23, 25 och 27 ökar framkomligheten och trafiksäkerheten för både person- och godstransporter. Tillsammans med ett robust regionalt vägnät skapas mer tillförlitliga resor mellan länets delar – oavsett var man bor. Utöver vägförbättringar bidrar investeringar i järnvägssystemet – såsom dubbelspår, mötesspår och ökad kapacitet på stråk som Södra stambanan och Kust till kust-banan – till kortare restider och ökad punktlighet. Samtidigt möjliggör förbättrad kollektivtrafik, hållplatser och säkra bytespunkter till smidigare resor. Även gång- och cykelvägar kopplar samman boendeområden med samhällsfunktioner och kollektivtrafik. På detta sätt bidrar infrastrukturens utveckling till ökad tillgänglighet inom Kronoberg och till övriga Sydsverige – och stärker därmed länets flerkärnighet, rörlighet och sammanhållning.

e. Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat: Transportsektorn står för en stor del av de totala utsläppen av växthusgaser i Kronobergs län. För att bidra till minskad klimatpåverkan och nå såväl nationella som regionala klimatmål behöver infrastrukturen skapa förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem. En viktig del är att öka andelen hållbara resor genom att bygga ut gång- och cykelvägar samt stärka kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter. Sammanhängande cykelvägnät och förbättrad kollektivtrafik till och mellan tätorter gör det enklare för fler att ”källsortera” sina resor och välja det transportslag som är bäst för resan; bil, kollektivtrafik eller cykel. Även utvecklingen av mötesseparerade vägar har en roll i klimatarbetet. Bättre trafikflöden leder till jämnare hastigheter och lägre bränsleförbrukning, vilket i sin tur minskar klimatpåverkan från vägtrafiken. Samtidigt innebär dock fortsatt investering i väginfrastruktur en målkonflikt, eftersom trafiken på vägarna idag till stor del utgörs av fordon som drivs med fossila bränslen. Länstransportplanen kan inte investera direkt i elektrifiering, men genom att främja effektiva och säkra transporter bidrar planen till att underlätta framtida övergång till fossilfria alternativ. Sammanfattningsvis bidrar Länstransportplanens prioriteringar i insatser för gång, cykel, kollektivtrafik och effektivare väginfrastruktur till att skapa en balanserad prioritering, men också ett mer klimatsmart transportsystem i Kronobergs län.

f. Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat. Ett välfungerande transportsystem är en nyckelfaktor för att förbättra matchningen på arbetsmarknaden. Genom att stärka tillgängligheten inom och mellan orter möjliggörs bredare arbetsmarknadsregioner och att knyta ihop orter inom befintliga arbetsmarknadsregionerna än mer genom kortare pendlingstid där fler arbetstagare kan nå fler arbetsgivare – och vice versa. Satsningar på kollektivtrafik, såsom förbättrade tågförbindelser, pendelstråk och attraktiva bytespunkter, underlättar för daglig pendling även över länsgränser. Det bidrar till att kompetens kan röra sig friare och att arbetsgivare får tillgång till en större rekryteringsbas. Samtidigt skapas bättre förutsättningar för unga och grupper utan körkort att ta sig till utbildning eller arbete. Utveckling av det regionala vägnätet – till exempel genom säkrare och snabbare vägsträckor – förbättrar även tillgängligheten till arbetsplatser i mer perifera delar av länet. Digital infrastruktur spelar också en roll i att möjliggöra distansarbete och flexibla arbetsformer, vilket ökar individens valmöjligheter och företagens rekryteringsmöjligheter. Sammantaget är investeringar i fysisk och digital infrastruktur avgörande för att underlätta geografisk rörlighet och förbättra kopplingen mellan arbetssökande och arbetsgivare – en grundförutsättning för en inkluderande och dynamisk arbetsmarknad i Kronoberg.

Vägledning för prioritering av Länstransportplanen

För att tydliggöra effekten av olika prioriteringar i länstransportplanen har en enklare analys av effekterna på de uppsatta långsiktiga prioriteringarna och förflyttningarna som anges i den regionala utvecklingsstrategin *Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035* genomförts. Analysen utgår från en satsning/prioritering på fyra trafikslag. Trafikslagen som valts är cykel, kollektivtrafik, järnväg samt väg. Åtgärder som krävs är alltså cykelvägsutbyggnad, utbyggnad av hållplatser och pendelparkeringar mm, ökad samfinansiering till nationell plan samt trafiksäkerhetsåtgärder. Analysen ger bara en generell bild och inga bakomliggande kriterier finns. För en djupare analys måste respektive åtgärd bedömas. Den visar dock på att oavsett vilket av de fyra transportslagen som prioriteras så är bedömningen att det kommer att bidra till att målen uppfylls eller har bedömts vara neutral i måluppfyllelsen. Enda undantaget är satsning på väg vilket med dagens fordonsflotta inte kommer att bidra till måluppfyllelse.

	Cykel	K-trafik	Järnväg	Väg
Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet				
Boendeattraktiviteten i länet har ökat				
Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika				
Den sociala samanhållningen har ökat				
Infrastruktur som stärker Kronobergs position i Sydsverige				
Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats				
Klimatpåverkan från transportsektorn har minskat				
Kompetensförsörjning som främjar utveckling och omställning				
Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat				

Figur: Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de förflyttningar för länstransportplanen som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra till att positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar

Till innehållsförteckning

5.2 Trafikförsörjningsprogram Kronobergs Län 2021–2030 med utblick



I november 2021 antog regionfullmäktige ett nytt Trafikförsörjningsprogram för Kronobergs län 2021–2030 med utblick (19RGK393). Trafikförsörjningsprogrammet präglades av ett fortsatt syfte att utveckla kollektivtrafiken i Kronoberg och bidra till att uppnå målen i den dåvarande regionala utvecklingsstrategin (RUS), vars programs övergripande målsättning var *"I Gröna Kronoberg är kollektivtrafiken en naturlig del av våra öppna och hållbara livsmiljöer"*. Under 2024 antogs en ny regional utvecklingsstrategi och beslut fattades om att revidera trafikförsörjningsprogrammet. Ett reviderat program beräknas börja gälla 1 jan 2027.

Målsättningar i det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet för Kronobergs län

I trafikförsörjningsprogrammet konkretiseras den övergripande målbilden i två olika strategiska områden:

- Attraktiv kollektivtrafik
  Ledord: *Tryggt och enkelt, tillgängligt och inkluderande, pålitligt.*
  - Ökad nöjdhet hos resenärer och allmänhet.
  - Ökad trygghet i kollektivtrafiken samt på väg till och från den.
  - Stärkt tillgänglighet i länet till service, fritid, arbete och studier.
  - Stärkt tillgänglighet till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor samt Köpenhamn.
- Klimatsmart och resurseffektiv kollektivtrafik
  Ledord: *Hållbart resande, minskad klimatpåverkan och hållbar ekonomi.*
  - Kollektivtrafikens klimatpåverkan ska minska.
  - Ökat hållbart resande – med kollektivtrafik, cykel och gång.
  - Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till minst 16 procent 2030.
  - Trafikintäkterna ska utgöra minst 50 procent av trafikkostnaderna av den allmänna kollektivtrafiken i Kronoberg senast 2025.
  - Den särskilda kollektivtrafiken ska planeras och utföras för en ökad ekonomisk resurseffektivitet.
  - Vid planering, genomförande och uppföljning ska sociala, ekologiska och ekonomiska konsekvenser beaktas.

De strategiska områdena har målsättningar med indikatorer (basår 2019), åtgärdsförslag samt vägledning till uppföljning av de specifika målen. I trafikförsörjningsprogrammet har målsättningarna en stark koppling till infrastrukturåtgärder för att kunna realiseras.

Kollektivtrafikens utveckling

Utöver konkreta målsättningar i programmet görs *ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling* under den gällande perioden samt *planerings- och genomförande principer för kollektivtrafikens utveckling*. Syftet med dessa ställningstaganden och planerings- och genomförande principer för kollektivtrafikens utveckling är att belysa viktiga faktorer som behöver beaktas för att förverkliga intentioner och mål i trafikförsörjningsprogrammet. I trafikförsörjningsprogrammet anges även konkreta satsningar på utvecklingen av kollektivtrafiken i länet, samt en ekonomisk beräkning över kostnadsutvecklingen med nuvarande trafik, beslutade åtgärder och föreslagna satsningar.

Tågstrategiskt underlag

En av bilagorna till trafikförsörjningsprogrammet är det tågstrategiska underlaget, vilket mer djupgående tydliggör Region Kronobergs ställningstaganden och överväganden kopplat till tågtrafik och dess utveckling. Denna bilaga har en stark koppling till infrastrukturåtgärder i den nationella planen. Trafikförsörjningsprogrammet tydliggör vikten av att järnvägen ska vara robust och pålitlig och möjliggöra snabba resor inom länet och också till angränsande län och för fjärrtrafik. Det är därför av stor vikt att befintlig anläggning underhålls på ett sätt så trafikstörningar kan minimeras och punktlighet säkerställs. Järnvägsanläggningen behöver också byggas ut för att kunna ta emot fler tåg och resenärer enligt ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet.

Koppling till infrastruktur

Målsättningar för att utveckla kollektivtrafiken i länet är starkt beroende av investeringar i infrastrukturen både i det korta och långa perspektivet enligt Trafikförsörjningsprogrammet. En central del för att skapa en lockande kollektivtrafik är att det finns funktionella, attraktiva och städade hållplatser och pendelparkeringsplatser. Enligt trafikförsörjningsprogrammets målsättningar ska hållplatser med fler än 2 500 påstigande per år rustas upp och byggas om så att de uppfyller krav på full tillgänglighet för samtliga resenärer. Under 2025 fanns det 311 st hållplatser i länet med fler än 2500 påstigande per år på det statliga och kommunala vägnätet.

Trafikförsörjningsprogrammet pekar också tydligt ut cykel som en viktig faktor för att även öka kollektivtrafikresandet. Det handlar om att resenärer ska kunna cykla till hållplatser/stationer/terminaler och kunna parkera sin cykel på ett tryggt och säkert sätt. Därför behövs cykelparkeringsplatser, helst med tak, vid de större hållplatserna i länet. Detta är kommunernas ansvar, både där kommunen och staten är väghållare. För denna typ av åtgärd kan medel sökas i Länstransportplanen.

Gjorda satsningar

Kommunerna kan söka 50% i medfinansiering från Länstransportplanerna för att tillgänglighetsanpassa hållplatser för regional trafik. 14 av hållplatserna i länet rustades upp genom medfinansiering under perioden 2021–2024, vilket motsvarade 13 Mkr från länstransportplan. Tre av dessa var av regional karaktär och finansierades med 75% från länstransportplanen. Nya regler från 2025 möjliggör för kommunerna att söka medfinansiering för hållplatser även för stadstrafik från länstransportplanen. Flera kommuner har investerat i väderskydd och cykelparkeringar genom egen finansiering.

I länstransportplanen finns avsatta medel för kollektivtrafikåtgärder längs med statligt vägnät.

Stadsmiljöavtal var tidigare ett sätt för kommuner att söka statliga medel för kollektivtrafik och cykelåtgärder i stadsområden. Växjö kommun beviljades 6 miljoner i stöd för standardhöjande åtgärder av hållplatser som genomfördes under perioden 2021–2025. Det går inte att söka nya medel från stadsbidrag, men de beviljade projekten har fram till 2027 på sig för att genomföras. Växjö kommun beviljades även stöd under 2020 för åtgärder som genomförs under 2021–2027 på stationsområdet i Växjö.

Till innehållsförteckning

5.3 Länstransportplanen

Region Kronoberg får i egenskap av länsplaneupprättare och genom förordningen 1997:263 *om länsplaner för regional transportinfrastruktur möjlighet att upprätta en länsplan till ledning vid fördelning av medel för investeringar och förbättringsåtgärder* (standardförbättring). Trafikverket ska bistå med underlag vid upprättandet av planer. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket ansvarar för att genomföra de utpekade åtgärderna samt att lagar och regler för infrastrukturutbyggnad följs.

Det är således Trafikverket som är infrastrukturhållare av det statliga väg– och järnvägssystemet. De statliga medel som årligen tilldelas Trafikverket inom anslagsposten ”Reg” fördelas på objekt i den årliga verksamhetsplan med sexårig utblick som beslutas av Trafikverket. Verksamhetsplanen utformas i enlighet med den inriktning som fastslagits av regionerna i de regionala planerna med erforderlig anpassning för ett rationellt genomförande. Trafikverket har förutom ansvaret att genomföra de standardförbättrande åtgärderna på det statliga vägnätet ansvar för drift och underhåll vilket handlar om att vägar ska bibehålla sin bärighet, vara tjälsäkrare, lägga ny beläggning, snöröjning med mera

Vilka vägar berörs av länstransportplanen?

Sveriges vägnät består av cirka 9 850 mil statliga vägar, 4 100 mil kommunala gator och vägar och cirka 43 000 mil enskilda vägar. Motsvarande uppgifter för Kronoberg är 360 mil statlig väg, 106 mil kommunala gator och 390 mil enskilda vägar som är statsbidragsberättigade. Utöver dessa vägar och gator finns ca 165 mil cykelvägar var av 114 mil utgörs av cykelleder i Kronoberg.

Tabell: De statliga vägarna delas in i följande kategorier:

Kategori		Vägnummer	Antal mil i G-län
Europavägar	Europavägar är en form av riksväg	E4	8,3 mil
Övriga riksvägar	Benämns vanligtvis enbart som riksväg, Rv	1 - 99	48 mil
Primära länsvägar	Benämns vanligtvis som länsväg, Lv	100 - 499	32 mil
Övriga länsvägar	Benämns ibland som länsväg eller som sekundäras eller tertiära länsvägar.	500 - 999	276 mil

Europavägar är ett vägnät som förbinder Europas länder. Europavägar numreras med ett E följt av ett tal med ett till tre siffor. FN:s ekonomiska kommission för Europa är ansvarig myndighet för numreringen av europavägarna. I Kronoberg finns endast Europavägen E4.

Riksväg kallas i Sverige de vägar som har vägnummer från 1 till och med 99. Riksvägarna håller ofta en relativt hög standard och passerar ibland genom flera län. Riksvägarna med låga nummer ligger i söder och de med höga ligger i norr. I Kronoberg finns följande riksvägar: Rv 15, Rv 23, Rv25, Rv 27, Rv 28, Rv 29, Rv 30, Rv 31, och Rv 37.

Primära länsvägar har en gemensam nummerserie i hela Sverige och kan, namnet till trots, sträcka sig över länsgränser. Primära länsvägar har nummer 100–499 och numret skyltas vid vägen. I Kronoberg finns följande vägar: Lv 116, Lv 117, Lv 119, Lv 120, Lv 122, Lv 124, Lv 125 och Lv 126.

Övriga länsvägar benämns ibland som sekundära eller tertiära vägar. Även begrepp som det finmaskiga vägnätet eller det kapillära vägnätet förekommer. Övriga länsvägar har vägnummer över 500. De är unika per län, vilket innebär att vägar i olika län kan ha samma nummer. För att hålla isär dem sätts vanligtvis länsbokstaven framför numret. Sammanlagt finns i Kronobergs län 367 vägar i kategorin övriga länsvägar. LvG 500-599 (90 st), LvG 600-699 (94 st), LvG 700-799; (68 st) LvG 800-899 (73 st) och LvG 900-999 (42 st).

Av de kategoriserade vägarna finns vissa nationella vägar som är särskilt viktiga för Sverige, vilka har beteckningen **Nationell stamväg**. Riksdagen beslutade 1992 vilka vägar som skall vara nationella stamvägar. De är tänkta som rekommenderade huvudvägar både för långväga lastbilar och långväga persontransporter. Skillnaden är framförallt att de planeras i den nationella vägtransportplanen, till skillnad från övriga vägar som planeras länsvis. De har också en särskild, lite större budget. De skyltas dock inte på något särskilt sätt i Sverige. Därför ser inte trafikanterna skillnad på vare sig skyltning, nummerserie eller i kartor mellan riksvägar som är stamvägar och övriga riksvägar.

För standardförbättringar på vägnätet i Kronoberg ansvarar Trafikverket genom medel från den nationella planen för de nationella stamvägarna, vilket i Kronoberg är E4 och Rv 25. Standardförbättringar på det övriga vägnätet sker via prioriteringar och medel från länstransportplanen.

Oavsett vilken kategori vägen tillhör har Trafikverket pekat ut de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Det kallas för **funktionellt prioriterat vägnät, FPV**. Arbetet har gjorts tillsammans med berörda aktörer, främst länsplaneupprättare. Det funktionellt prioriterade vägnätet togs fram 2013 – 2016 och en översyn gjordes under 2019. En översyn av vägnätet görs vart fjärde år och mindre justeringar görs löpande.
Det funktionellt prioriterade vägnätet finns för fyra funktioner:

- godstransporter
- långväga personresor
- dagliga personresor
- kollektivtrafik

Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner. Utgångspunkten för vägarnas indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilken

trafik som är viktigast där. Syftet med indelningen i funktioner är att man bättre ska kunna tillgodose trafikanternas krav och behov vid till exempel drift och underhåll av vägen. Samtidigt förenklas arbetet med att analysera vägarnas brister och behov samt prioritera åtgärder för att bevara eller höja tillgängligheten.

Berörs järnvägar av Länstransportplanen?

Kronoberg genomkorsas av fyra järnvägar, vilka är Södra Stambanan, Kust-till-Kustbanan, Markarydsbanan och Sydostlänken. Till skillnad från vägnätet ligger hela ansvaret för järnvägen hos Trafikverket genom den nationella planen, dvs. både för drift, underhåll och för utveckling av järnvägssystemet. Även om huvudansvaret för järnvägen vilar på Trafikverket, har Region Kronoberg och tidigare Regionförbundet södra Småland varit initiativtagare och drivande för att utveckla järnvägssystemet. I början av 2000-talet fanns enbart 5 stationer och idag finns det 11 stationsorter med uppehåll för passargerautbyte. Inom en radie på 1 km från järnvägsstationen i dessa orter bor cirka 34 000 invånare dvs. cirka 17 procent av länets befolkning, men betydligt fler kan dra nytta av smidiga kommunikationer. Stationerna trafikeras idag med Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg.

Att det idag finns 11 stationsorter i Kronoberg är tack vare ett nära samarbete med Trafikverket, med- och samfinansiering från regionen, kommuner och EU-projekt samt att kommunerna har förskotterat stora belopp till Trafikverket av statens andel i projekten. Under åren 2009–2014 genomfördes sex EU-projekt avseende järnvägsinvesteringar inom infrastrukturområdet. Dessa projekt resulterade i ett nytt resecentrum i Alvesta, sex nya stationer, tre nya mötesspår, en extra plattform i Markaryd samt delfinansiering av ombyggnaden av Växjö bangård. Projekten hade med stor sannolikhet inte kunnat finansieras och genomföras utan EU-medel och ett drivande regionalt arbete. Utöver de uppräknade åtgärderna har Region Kronoberg inom ramen för Baltic-Link medverkat till upprustningen av Kust-till-Kustbanan och hela sträckan mellan Emmaboda och Karlskrona.

Genom projekten medverkade Region Kronoberg till att infrastrukturåtgärder till en total kostnad på cirka 711 miljoner kronor kunde genomföras i Kronobergs län. Av den totala kostnaden har regionen tillsammans med flera av länets kommuner medfinansierat cirka 31 procent av kostnaderna och regionen via samfinansiering finansierat cirka 22 procent av kostnaden. *Medfinansiering* innebär att regionala, kommunala medel eller t.ex. EU-bidrag medfinansierar åtgärden. *Samfinansiering* innebär att statliga medel via nationell plan samverkar med statliga medel via länstransportplanen för byggnation och finansiering av objektet. Utöver detta har flera av länets kommuner *förskotterat* dvs. lånat ut medel till staten. Motivet för förskottering är att få till stånd en tidigare byggstart. Dessa medel återbetalas sedan till kommunerna. Kvar att återbetala till kommunerna Alvesta, Markaryd, Växjö och Älmhult är cirka 20 miljoner kronor (2025).

Som en del av sam- och medfinansiering bör också nämnas att regionen tar ett stort ansvar för infrastrukturen genom att göra kollektivtrafiken bättre och mer tillgänglig. Trafikeringskostnaderna både på väg och på järnväg är en stor kostnad för regionen, vilket också måste ses som en medfinansiering för ett väl fungerande transportsystem. De sex sydsvenska regionerna som samarbetar inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige, finansierar kollektivtrafiken till ett värde av sammanlagt drygt 4 miljarder kronor per år för att skapa en fungerande kollektivtrafik.

Länstransportplan 2022–2033

Den nu gällande länstransportplanen fastställdes av Region Kronobergs fullmäktige 26 oktober 2022. Att genomföra infrastrukturprojekt är oftast processer som sträcker sig över flera år. En åtgärd kan därför återkomma i flera länstransportplaner innan den blir genomförd. När en åtgärd som har blivit utpekad i en plan återkommer i en senare plan brukar man benämna den som ”låsning i planen”. En låsning kan också uppstå genom att som en utblick i den årliga infrastruktur verksamhetsplanen peka ut ett objekt. Vart fjärde år ges möjligheter att ompröva och göra justeringar i planen. Även om länsplaneupprättaren har rätt att göra helt nya utpekande är det ytterst olämpligt och kan innebära att arbete och investeringar kan gå förlorade.

Besluten i nu gällande länstransportplandvs 2022–2037 samt status inför kommande planperiod kan sammanfattas i följande:

Åtgärd i länstransportplanen 2022–2037	**Status inför planen 2026–2037**
Låsningar större infrastrukturåtgärder	
Rv 23 Huseby-Marklanda	Åtgärden är genomförd. Färdigställdes 2023
Trafikplats Räppe	Åtgärden har fått lägre prioritet och är inte fullt finansierad.
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	Åtgärden är med i kommande plan. Fullt finansierad.
Väg 834 Hovmantorp Korsning med jvg	Åtgärden är med i kommande plan. Fullt finansierad. Ligger i slutet av planperioden.
Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken (etappindelning)	Åtgärden är med i kommande plan. Fullt finansierad. Ligger i slutet av planperioden. Omnämns inte längre som etapp 2.
Låsningar mindre infrastrukturåtgärder	
Väg	
Lv 120 Göteryd - Älmhult, del 3	Åtgärden är genomförd. Färdigställdes 2023
Cykel	
13 av de 34 cykelvägsobjekten där trafikverket inlett planeringsarbete	Av de 34 cykelvägar som prioriterats i cykelplanen har 6 färdigställts, och för 9 pågår planering.

Länstransportplaner över tiden

Fram till och med länstransportplanen som upprättades 2004 ansvarade Länsstyrelsen i Kronobergs län för att ta fram planen. Genom uppdrag från regeringen var det enbart landshövdingen som beslutade om vilka prioriteringar planen skulle ha. I samband med Regionförbundet södra Småland bildades, 2007, övergick ansvaret att upprätta planen till en politiskt styrd organisation. Genom skiftet blev upprättandet av länstransport planen en del i navet för regional utveckling, kollektivtrafik, folkhälsa och kultur. Sedan januari 2015 övergick Regionförbundet södra Småland som en del av Region Kronoberg och då inkluderades även hälso- och sjukvården.



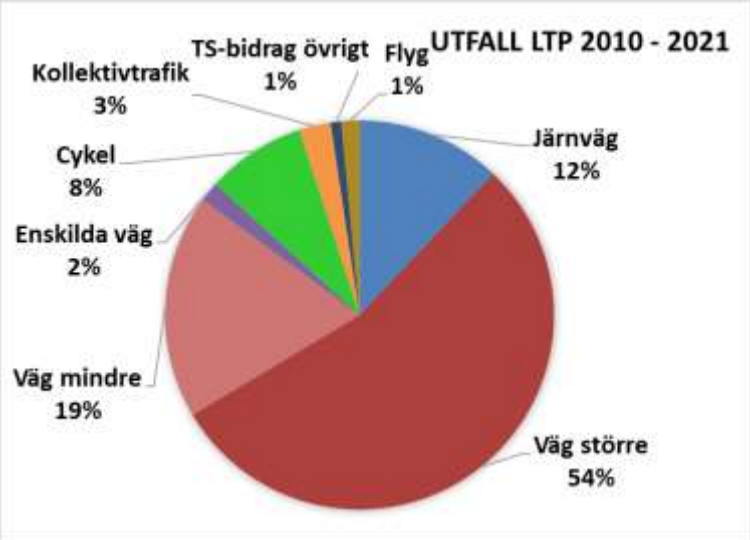
Bild: Länstransportplaner från 2004 fram till länstransportplan som nu ska upprättas.

Länstransportplanens utfall

I remissversionen av länstransportplanen 2026–2037 har utfallet för länsplanerna ännu inte kunnat uppdateras med de senaste årens resultat (2022–2025). Sammanställningen för perioden 2010–2021 ger dock fortfarande en god överblick över hur de regionala medlen har använts och fördelats mellan olika åtgärder och geografiska områden.

Den första länstransportplanen som Regionförbundet södra Småland upprättade var för perioden 2010–2021, man skulle med det kunna utvärdera utfallet från den planen. Samtidigt är det så att planen vart 4:e år har reviderats och justeringar har skett vilket påverkat Trafikverkets arbete. Vidare så har den tilldelade ramen för medel till infrastrukturåtgärder också ökat vart 4:e år. Vid genomgång av underlag från Trafikverket över utfallet 2010–2020 samt budgeterat för 2021 kan man dock konstatera att sammanlagt har 1 037 miljoner kronor investerats i standardförbättrande åtgärder i Kronoberg. (Hänsyn har inte tagits till att summeringen skett utifrån olika prisnivåer. Utöver detta finns Trafikverkets investeringar enligt den nationella planen samt drift och underhållsåtgärder.

- För perioden 2010–2021 har drygt hälften, 54 procent, av medlen gått till större åtgärder, det vill säga åtgärder som vid planeringen beräknades att kosta mer än 25 miljoner kronor och med det varit nämnd vid namn i länstransportplanen. Av de större investeringarna kan nämnas Rv 15 Tvärleden Markaryd-Osby, Lv 120 Haganäsleden, Rv 23 Älmhult-Ljungstopr och Huseby-Marklanda. (I figuren nedan ”väg större”.)
- Till mindre vägåtgärder har 16 procent av medlen använts. Med väg mindre menas att de vid planeringen inte beräknades att åtgärden skulle kosta mer än 25 miljoner kronor. Sammanlagt finns det för perioden ett 60-tal åtgärder. Det domineras av tätorts-, sidoområdes- och korsningsåtgärder, men det finns även några mötesspareringsåtgärder så som Rv 27 Väckelsång-Sälgeryd och Rv 23 Älmhult-Mölleryd. (I figuren nedan ” väg mindre”.)
- Under perioden 2010–2021 har 12 procent av länstransportplanens medel prioriterats för samfinansiering av järnvägsåtgärder vilka är Alvesta resecentrum, Växjö bangård, mötesspår i Åryd och Skruv samt stationer med passargerarutbyte i Lammhult och Moheda.
- Resterande 15 procent av planen har använts till enskilda vägar (2%), kollektivtrafik (3%), flyg (1%), övriga trafiksäkerhetsåtgärder (1%) samt Cykel (8%). Majoriteten av dessa åtgärder har skett inom ramen för länstransportplanens bidrags åtgärder undantaget är några cykelvägar som har byggts vilka är Lv 126 Norra infarten Alvesta, Lv 600 Stenbrohult, Diö-Liatorp, Lv 707 GC Gemla-Härensås, Lv 738 Moheda–Horda–Badplats och Lv 892, Rydet-Rottne.



Figur Fördelning av medel från länstransportplanen till olika insatsområden för perioden 2010–2021.
Källa redovisningar från Trafikverket och sammanställning av Region Kronoberg.

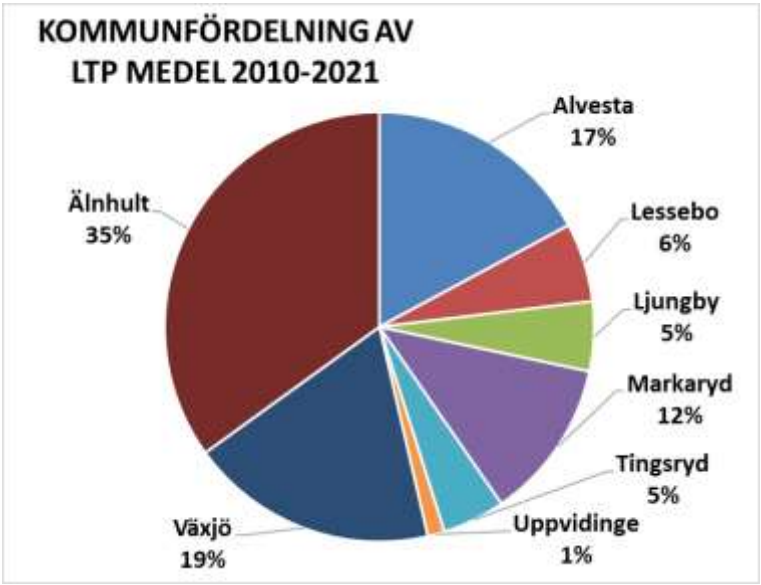
Geografisk fördelning av åtgärder 2010–2021

Kapitlet ska uppdateras med åren 2022–2024, men åren 2010–2021 en god överblick över hur medlen från länstransportplanen har använts.

Att koppla nyttan av en åtgärd till en specifik kommun eller region är många gånger inte relevant. En åtgärd i en kommun kan vara till stor nytta för invånare i en annan kommun. Som exempel kan nämnas att Kronobergare som ska åka tåg till Malmö har nytta av dubbelspårsutbyggnaden mellan Malmö och Lund i Skåne och invånarna i Skåne som ska ta sig med bil norr ut kommer att få nytta av ombyggnaden av E4 vid Ljungby i Kronoberg. Trots det görs många gånger kopplingen till vilken kommun eller region som får infrastrukturåtgärder i sin geografi. Var åtgärder genomförs har inte enbart en rättviseaspekt det finns också en koppling till demografiska och socioekonomiska förutsättningar. I länstransportplanens hållbarhets bedömning, bilaga 4, tas detta upp som en viktig aspekt.

Av åtgärder som genomförts under perioden 2010–2021 har två analyser kunnat genomföras. Den ena tar upp i vilka kommuner som samfinansiering samt större- och mindre investeringar har genomförts i och den andra tar upp hur länstransportplanens bidrag till kommunerna har fördelats.

Av tilldelningen på 1 037 miljoner kronor som till fallit länet under perioden har 728 miljoner kronor kunnat kopplas till en specifik kommun, vilket är samfinansiering samt större- och mindre investeringar. Kommunen som fått störst tilldelning är Älmhult med 35 procent. Kommunerna Växjö och Alvesta har fått likvärdig tilldelning med 19 respektive 17 procent. Straks under den nivån ligger Markaryd med en tilldelning av 12 procent. Tre kommuner, Lessebo, Ljungby och Tingsryd har fått 5–6 procent. Minst till delning har Uppvidinge fått med 1 procent.



Figur: Fördelning av länstransportplanens medla 2010 - 2021.

Geografisk fördelning av bidrag 2012–2021

Kapitlet ska uppdateras med åren 2022–2024, men åren 2010–2021 en god överblick över hur medlen från länstransportplanen har använts.

Av tilldelningen på 1 037 miljoner kronor har cirka 91 miljoner kronor under perioden 2012–2021 gått till bidragsobjekt det vill säga kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator (57 miljoner kronor) samt till bidrag till enskilda vägar (14 miljoner kronor) och Växjö flygplats (20 miljoner kronor. Fördelningen för de första två åren 2010–2011 har inte kunnat analyseras.

En geografisk fördelning och sammanställning har gjorts på bidrag till kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator. Sammanställningen bygger på tilldelat bidrag och inte utförda åtgärder, vilket är värt att notera då det finns kommuner som under bidragsåret avstått sitt bidrag. Fördelningen av bidragen sker utifrån kommunernas ansökan. I stort så har tilldelning kunnat ske till samtliga ansökningar som inkommit, förutsatt att villkoren enligt Trafikverkets bidragshandbok är uppfyllda. Under perioden 2012–2021 har bidraget bidragit till att infrastrukturinvesteringar till ett totalt värde av 140 miljoner kronor

har kunnat genomföras i kommunerna, 62 miljoner kronor till kollektivtrafikåtgärder och 78 miljoner kronor till trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Av trafiksäkerhetsåtgärderna har 78 procent gått till cykelvägar och 22 procent till övriga trafiksäkerhetsåtgärder.

Kommun (tkr)	Kollektivtrafik	TS cykel	TS övrigt	Totalt	Fördelning
Alvesta	6 345	4 943	2 020	**13 308**	23%
Lessebo	2 046	4 377	600	**6 986**	12%
Ljungby	721	2 577	1 440	**4 737**	8%
Markaryd	1 171	6 021	75	**7 268**	13%
Tingsryd	359	175	1 529	**2 029**	4%
Uppvidinge	207	1 095		**1 302**	2%
Växjö	8 040	6 410	1 935	**16 385**	28%
Älmhult	1 100	1 410	0	**2 510**	4%
Övriga	3 026	0	0	**3 026**	6%
Totalt	**23 016**	**27 009**	**7 599**	**57 551**	

Tabell Fördelning av bidrag till kollektivtrafik- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala gator 2012–2021. Övriga är bidrag till Länstrafiken Kronoberg och Växjö flygplats utöver driftbidraget. Källa: Sammanställning av Region Kronoberg

Åtgärder av vägar med nummer över 500

I länstransportplan 2018 – 2029 pekade Region Kronoberg specifikt ut att Trafikverket ska vidta standardförbättrande åtgärder på de övriga länsvägarna, vilket är vägar med vägnummer 500–999.
För att ge perspektiv på satsningar framåt är det relevant att återge hur satsningarna på vägar med vägnummer över 500 varit under perioden 2010–2021. Underperioden har sammanlagt cirka 42 miljoner kronor satsats på vägar med vägnummer över 500. Någon detaljerad analys över vad som har genomförts har inte kunnat tas fram, men i huvudsak rör det sig om tätorts-, sidoområdes- och korsningsåtgärder. När en cykelväg byggs längs med en väg förbättras inte själva vägen, men trafiksäkerheten förbättras och konflikten mellan fordon och oskyddade trafikanter minskas. Om man inkluderar cykelvägsåtgärder längs med vägar med vägnummer över 500 med de åtgärder som har utförts på dessa vägar har det sammanlagt under perioden 2010–2021 investerats cirka 82 miljoner kronor, dvs ca 7 miljoner kronor per år.

Till innehållsförteckning

5.4 Cykla i gröna Kronoberg

Cykeln är ett energieffektivt och miljövänligt transportmedel som samtidigt bidrar till förbättrad folkhälsa och ett mer hållbart samhälle. Ökad cykling stödjer inte bara den regionala utvecklingsstrategins långsiktiga prioritering om bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och attraktivitet – det bidrar också direkt till flera av de transportpolitiska målen, däribland förbättrad tillgänglighet, minskad klimatpåverkan och ökad trafiksäkerhet. I linje med regeringens direktiv om att redovisa hur mycket medel som går till trafiksäkerhetshöjande åtgärder, ses cykelvägsutbyggnad som en viktig del av trafiksäkerhetsarbetet i regionen. Detta gäller särskilt i områden där gång- och cykeltrafik i dag delar utrymme med biltrafik på landsvägar med hög hastighet.

För vardagsresor upp till 5 kilometer är cykeln ofta ett konkurrenskraftigt alternativ, och med elcykel blir även sträckor på 12–15 kilometer realistiska. I Kronoberg bor omkring 60 procent av invånarna inom 30 minuters cykelavstånd från respektive kommuns centrum, vilket visar på en stor potential för att öka cyklandet. Samtidigt präglas länet av ett starkt bilberoende, vilket till stor del beror på den spridda bebyggelsestrukturen. Cykelvägsnätet utanför tätorterna är svagt utbyggt, och på flera håll har förutsättningarna för cykling försämrats i samband med ombyggnader till 2+1- eller 1+1-vägar där gång- och cykeltrafik inte integrerats.

Utvecklingen av länets cykelinfrastruktur sker antingen längs det kommunala gatunätet eller utmed det statliga vägnätet. I Kronobergs cykelbokslut 2018–2022 redovisas hur cykelvägnätet har utvecklats inom båda dessa system. Bokslutet belyser även turistcykelleder, som ofta är fristående från det formella vägnätet. För cykelvägar på det kommunala gatunätet kan kommunerna söka statlig medfinansiering, tack vare att Region Kronoberg i denna länstransportplan har valt att prioritera bidragsåtgärder (se kapitel 3.6). Det här kapitlet fokuserar främst på regionala cykelvägar samt delvis på cykelleder – det vill säga cykelvägar som normalt sett byggs av Trafikverket.

För att tydliggöra behovet av utbyggd cykelinfrastruktur tog Region Kronoberg 2016 tillsammans med länets kommuner och Trafikverket fram dokumentet "Cykla i gröna Kronoberg". Arbetet omfattade en kartläggning av brister, behov och önskemål kring nya cykelvägar. Totalt identifierades då cirka 150 sträckor, både längs kommunala och statliga vägar, med en samlad åtgärdskostnad på drygt en miljard kronor. Samtidigt togs en cykelstrategi fram som beskrev inriktningen för cykelvägsutvecklingen i länet. I strategidelen tydliggjordes också betydelsefulla inriktningar för prioritering, finansiering och utbyggnad. (Se faktaruta nedan.) Med utgångspunkt från strategin arbetades också fram en cykelplan där 34 cykelvägar (åtgärder/objekt) analyserats enligt ÅVS-metodiken och utifrån inriktningarna som angavs i strategidelen. Även om det pekades ut viktiga cykelvägar bestämdes inte i vilken ordning de skulle byggas då det till stor del styrs av kommunernas förutsättningar. Likaså uteslöts inte att så kallade nya kandidater, dvs cykelvägar utöver de 34 prioriterade också skulle kunna lyftas fram och få ta del av de regionala medlen. Det förutsatts dock att det togs fram en ÅVS eller förstudie för de nya kandidaterna.

Av de 34 cykelvägar som prioriterats i cykelplanen har 6 färdigställts, och för ytterligare 9 pågår planering i samverkan mellan Trafikverket och berörd kommun.

Inför denna länstransportplan har, liksom i föregående planeringsomgång, en uppföljning gjorts där kommunerna har fått bedöma om de prioriterade cykelvägarna fortfarande är aktuella. Den övergripande bilden är att cykelvägarna fortsatt bedöms som relevanta. Samtidigt har flera kommuner pekat på att andra cykelvägar nu har blivit mer prioriterade. Flera kommuner uttrycker också att utbyggnad via Trafikverket ofta tar lång tid och medför höga kostnader, bland annat på grund av att Trafikverket måste följa VGU (Vägar och gators utformning), vilket för kommunerna endast är en rekommendation. I vissa fall framförs även att aktuella cykelvägar bör kunna prövas som bygdevägar, vilket skulle kunna möjliggöra enklare och billigare lösningar. I tabellerna nedan presenteras status för cykelplanens cykelvägar och nya cykelvägar som har lyfts fram av kommunerna.

Tre strategiska principer

För att bidra till ökat samarbete mellan Kommuner, Trafikverket och Region Kronoberg och för att skapa tydlighet och transparens i arbetet för att utveckla cykelvägnätet togs i ”Cykla i Gröna Kronoberg” fram tre grundläggande principer:

Prioriteringsprincip Prioriteringen av cykelvägar i Kronoberg bygger på fler faktorer än bara trafikflöden, eftersom sådan statistik ofta saknas. Bedömningar görs istället utifrån trafiksäkerhet, antal boende i närheten, cykelvägens koppling till stråk och dess potential att öka cyklandet. Hänsyn tas också till kommunala prioriteringar, möjligheter till samprojekt samt viktiga målpunkter som skolor, centrum och kollektivtrafik. Målet är att cykelvägsutbyggnaden ska var effektiv, samordnad och lokalt förankrad.

Finansieringsprincip Cykelvägar finansieras huvudsakligen genom tre källor: Nationell plan, Länstransportplan och kommunala medel. Cykelvägar längs med nationella vägar som E4 och väg 25 finansieras via nationell plan, medan övriga statliga vägar omfattas av länsplanen. På det kommunala vägnätet där de är väghållare kan kommuner bygga cykelvägar själva eller söka statlig medfinansiering upp till 50 procent. En generell finansieringsprincip i länet är att kostnaden för nya regionala cykelvägar delas lika mellan länsplan och kommun. För särskilt viktiga objekt och av större regional betydelse kan länstransportplanen stå för en större del av finansieringen.

Utbyggnadsprincip följer i stort en fyrstegsmodell för att skapa struktur, framförhållning och samordning mellan, kommuner och Trafikverket. Principen syftar till att ge stöd i genomförandet av de cykelvägar som är prioriterade eller nya cykelvägar och tydliggöra förväntningar i planeringsprocessen.

- **Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)**: Ett första steg där behov, möjligheter och mål prövas. För de prioriterade cykelvägarna bedöms ÅVS redan vara genomförd. Övriga objekt eller nya behöver studeras var för sig eller i grupp. För nya cykelvägar genomförs ÅVS av kommunen.
- **Avsiktsförklaring:** Upprättas 3–5 år innan möjlig byggstart och markerar viljeinriktning mellan Trafikverket och kommun. Upprättandet av avsiktsförklaring blir starten för att kontrollera eller påbörja framtagandet av handlingar så som projektering, tillstånd, tidsplanering, avtal, finansierings fördelning med mera. Initiativet till avsiktsförklaring bör i första hand komma från kommunerna. (En förutsättning för Trafikverket att upprätta avsiktsförklaring är att det finns tillräckliga medel för åtgärden.)
- **Avtal:** Tecknas 1–3 år före byggstart och fastställer det konkreta genomförandet och finansieringen.
- **Utbyggnad:** När planering och avtal är klara beslutas om byggstart och åtgärden kan genomföras av Trafikverkets entreprenad.

Kostnadsuppskattning av cykelvägar

Vid uppskattningar i tidigt skede finns en stor osäkerhet kring kostnader, vem är väghållare, hur är de geologiska förutsättningarna, vilket underarbete krävs, påverkas befintlig väg, finns natur, och kulturvärden som måste beaktas, kan enskilda vägar med statsbidrag nyttjas, kan åtgärden genomföras med byggdeväg etc. En del av dessa frågeställningar kan få svar när en ÅVS genomförs, vilket har genomförts för de 34 prioriterade cykelvägarna. Efter det att avsiktsförklaring upprättats och innan avtal skrivs behövs vanligtvis djupare studie göras för cykelvägen som ska byggas för att få fram mer exakta kostnader. När cykelplanen togs fram genomfördes schablonberäkningar utifrån en kostnadsuppskattning på 3 500 kr/meter cykelväg.

Från 2016 till idag har det skett en stor kostnadsutveckling i samhället vilket gör att även de projekt som Trafikverket ska genomföra har blivit betydligt dyrare. För att uppskattad kostnad i tidigt skede, vilket denna plan baserar uppgifterna på, har den urspunkliga uppskattningen räknats upp med 50 procent för åtgärderna. För att genomföra och bygga de cykelvägar där planering har inletts måste länstransportplanen, med den nya kostnadsuppskattningen, prioritera minst 75 miljoner kr och för att genomföra samtliga kvarvarande cykelvägar måste minst 230 miljoner kr prioriteras.

I Länstransportplanen 2018 – 2033 dvs samma år som Cykla i gröna Kronoberg var klar prioriterades cirka 50 miljoner kronor till cykelvägsutbyggnad. I Länstransportplanen för 2022–2029 prioriterades 75 miljoner kr och i denna plan för 2026–2037 prioriteras 167 miljoner kronor. Med utgångspunkt från finansieringsprincipen om att 50 procent av cykelvägarna ska medfinansieras av kommunerna, kan det alltså under perioden byggas cykelvägar för 334 miljoner kronor.

Prioriterade cykelvägsobjekt

I samband med framtagandet av del 2 i cykelstrategin 2016 – "Prioriteringar och analys av cykelvägsobjekt", gjordes en uppskattning av både den kalkylerbara nyttan och den förväntade kostnaden för respektive cykelväg. I tabellerna nedan presenteras dessa objekt i prioritetsordning, uppdelade per kommun, utifrån nyttoberäkningar. Det är dock viktigt att notera att ordningen inte är bindande för utbyggnaden. Den faktiska turordningen påverkas av respektive kommuns finansiella förutsättningar för medfinansiering, liksom av Trafikverkets budgetutrymme.

Planeringsstatus

Nedan följer en sammanställning av status för de prioriterade cykelvägsobjekten, samt ytterligare vägar, dvs nya kandidater, som kommunerna lyft fram i denna planeringsomgång. Under respektive tabell summeras också det kommunerna framfört som svar på frågorna våren 2025.

Statusen för respektive cykelvägsprojekt anges i tabellerna och delas in i följande nivåer:

- ✓ **Reserverat i VP** – Trafikverket har avsatt medel i sin verksamhetsplan. Detta kan ha skett innan detaljerad dialog förts med kommunen om exempelvis avsiktsförklaring.
- ✓ **Planering inledd** – Innebär att Trafikverket och kommunen etablerat kontakt för åtgärden och att underlag tas fram. Arbetet med att upprätta avsiktsförklaring eller avtal har påbörjats.
- ✓ **Genomförs** – Projektet är färdigplanerat och klart för byggnation.
- ✓ **Klar** – Åtgärden är avslutad och årtal för genomförande anges.

Nya kandidater: Under rubriken har de cykelvägar som kommunerna lyft fram i förarbetet till Länstransportplanen sammanställts. Det ska endast ses som en brist/behovs inventering. Prioriteringen av medel i denna plan utgår från att fortsätta planering och byggnation av de 34 cykelvägarna. Om synnerliga skäl föreligger kan dock avsteg göras, det förutsätter dock att berörd kommun tar fram underlag och ÅVS för cykelvägen.

Alvesta

Vid kartläggningen av brister redovisade Alvesta kommun sammanlagt cirka 35 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 7 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Al 11		Lv 619/Lv 126 Alvesta-Blädinge; Hagav-Lv 635	Etapp 1 och etapp 2 med Alternativ 1	920	4,5
Al 13		Lv 619/Lv 635 Alvesta-Blädinge; Ekåsen-Bläding	Alternativ 1	5 100	9,8
Al 19	**TrV reserverat i VP**	**Lv 738 Moheda; sporthall-V. Järnvägsg.**		**1 200**	**6**
Al 20		Lv 610 Vislanda; Olvägen-Kyrkog		450	3
Al 35		Rv 23 Passage väg 23 - Huseby	Alternativ 1	2 200	8,3
Al 15	**TrV reserverat i VP**	**Lv 707 Alvesta-Hjortsberga; Rv 25-Rönnedalsvägen**		**2 400**	**10,5**
Al 45		Lv 707 Alvesta-Gemla		5 400	28,5

Kommentar våren 2025: Cykelvägarna enligt cykelplanen är fortsatt aktuella.

Nya kandidater:

- Lekarydsvägen; Handelsområdet till Hpl Lekaryds vsk

Lessebo

Vid kartläggningen av brister redovisade Lessebo kommun sammanlagt cirka 7 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Le 7		Rv 25 Hovmantorp - Lessebo; Centralg-Industrig			18–43
Le 1	**Klar 2024** Tot. 11 Mkr	**Lv 847 Hovmantorp; Granv-Järnvägsstation**		**1 600**	
Le 5	Avbrutits	Rv 25 Lessebo; Tunnel under rv 25		25	

Le 7 ska finansieras via Nationellplan. Le 5 har avbrutits p.g.a. allt för stora svårighet att komma under Rv 25 vi den aktuella platsen. I stället har hastighetsdämpande tätortsåtgärder vid platsen genomförts. Utöver dessa åtgärder i Lessebo kommun planeras att inom ramen för den namngivna åtgärden ”Lv 834 Hovmantorp, korsning med järnväg” ska åtgärder som förbättra för cyklister också att genomföras inklusive Centralgatan från järnvägsstationen till Fabriksgatan i Hovmantorp.

Kommentar våren 2025: Lessebo vill att RV 25 byggs så att cykelvägen mellan orterna kan byggas.

Nya kandidater:

- Gång- och cykelväg utmed gamla järnvägsbanken mellan Lessebo och Kosta
- Gång- och cykelbro över RV 28 vid utveckling av västra Kosta

Ljungby

Vid kartläggningen av brister redovisade Ljungby kommun sammanlagt cirka 27 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 5 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Lj 119	**Klar 2023** Tot. 3,2 Mkr	**Lv 557 Lagan; Trafikplats Lagan-Prästtorpsbron**		**1 600**	
Lj 109	**Planering har inletts**	**Lv 555 Mjälens badplats-Tannåker**		**8 000**	**40,5**

Lj 108	**Genom-förs 2026–27**	**Lv 555 Mjälens badplats-Hovdinge**		**9 800**	**42,8**
Lj 102		Angelstad-Ljungby; Banvallsleden		9 200	27
Lj 124		Lv 599 Agunnaryd-Lidhem (väg 124)		2 500	13,5

Kommentar våren 2025: För Lj 124 kommunen anser att bygdeväg bör övervägas på sträckan för att möjliggöra snabbare genomförande till lägre kostnad. Lj 102 är fortfarande aktuell, men har pausats på obestämd tid då överenskommelse med berörd markägare på del av sträckan inte har kunnat träffas.

Nya kandidater:

- Lv 618 Åby-Åbyskolan (Ev. bygdeväg)
- Hamneda-Hamneda vägskäl (ev. kan en del vara bygdeväg)
- Lidhult Järnvägsgatan/Unnarydsvägen
- Sickinge, passage över/under väg 25
- Vrå-Bjerseryds vägskäl (Ev. bygdeväg)
- Cykelbro över E4 norr om trafikplats Ljungby S

Markaryd

Vid kartläggningen av brister redovisade Markaryds kommun sammanlagt cirka 19 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 5 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
MA 2		Lv 520 Strömsnäsbruk-Traryd; Bäckv-Väg 120	Alternativ 1	2 100	3,5
MA 7	**TrV reser-verat i VP**	**Lv 517 Strömsnäsbruk; Röcklavä-gen-Lagastigsgatan**		**620**	**2,3**
MA 4	**Klar 2021** Tot. 6,5 Mkr	**Lv 520 Strömsnäsbruk; Vallv-Bäckv**	**Alternativ 1**	**1 900**	
MA 3		Lv 520 Timsfors - Strömsnäsbruk; Bokhultsv-Vallv	Fördjupad ÅVS	8 600	18–45
MA 1		Lv 520 Timsors norra; Barkv-Bok-hultsv	Alternativ 1	1 100	9

Kommentar våren 2025: --

Nya kandidater: --

Tingsryd

Vid kartläggningen av brister redovisade Tingsryds kommun sammanlagt cirka 7 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Ti 2	**Klar 2023** Tot. ??Mkr	Lv 648 Ryd; Idekulla-Passage Höns-hyltefjorden	Fördjupad ÅVS	240	
Ti 5		Tingsryd-Konga *Tillhör inte det statliga vägnätet.*		8 400	6
Ti 9	**Genom-förs 2025**	**Lv 783 Konga; Blomsterv-Idrotts-platsen**		**1 400**	**5**

Kommentar våren 2025: För Tingsryds del behövs en uppdatering av aktuella och prioriterade cykelvägar. Sedan dessa åtgärdsförslag togs fram har Tingsryds kommun antagit en kommunal cykelplan (2022) där en lång rad åtgärdsförslag jämförts i en prioriteringsmodell som resulterat i en prioriteringslista. Det endast Ti 9 som fortsatt bör ses som aktuell.

Nya kandidater:

- (Lv. 648) Ryd objekt nr 4 – Storg, 1 400 m (Är detta Ti 4 ?)

- (Lv. 797) Ygden – Växthustippen, 510 m
- (Rv. 27) Överfart väg 27, Kvarnamåla, 220 m
- (Lv. 122) Linneryd – Korrö (kombination med enskilda vägar), 1 630 m
- (Lv 797) Linneryd – Bredebäckshult, 1 850 m

Uppvidinge

Vid kartläggningen av brister redovisade Uppvidinge kommun sammanlagt cirka 13 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 4 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Up 6		Lv 969 Åseda; Västrav-Älgultsv		1 000	5,3
Up 2	**TrV reserverat i VP**	Lv 953 Lenhovda; Kalmarv-Kykrog		1 700	**9**
Up 1		Lv 930 Lenhovda; Vallg-Uppvidingesjön		210	1,1
Up 4		Lv 946 Alstemo; Alsterv-Nygatan		75	0,8

Kommentar våren 2025:

Nya kandidater 2025:

- Lenhovda – trafiksäker överfart för gående och cyklister som korsar väg 27/31 i Lenhovda, i form av cirkulationsplats eller gång- och cykeltunnel.
- Lenhovda – Oskarshamnsvägen från Storgatan till befintlig cykelväg vid Lenhovdasjön. Detta innebär att den tidigare prioriterade sträckningen längs Oskarshamnsvägen mellan Vallgatan och Lenhovda sjön förlängs mellan Vallgatan och Storgatan.
- Älghult – cykelväg föreslås längs Högsbyvägen hela vägen från korsningen med Åsedavägen till badplatsen, vilket innebär en förlängning av tidigare prioriterad sträcka
- Cykelväg mellan Lenhovda och Marhult

Växjö

Vid kartläggningen av brister redovisade Växjö kommun sammanlagt cirka 19 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 4 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Vä 5		Lv 897 Växjö-Rottne; Vik-Karlstorp	Alternativ 1 Etapp 1	9 500	19,5
Vä 2		Lv 707/Rv 23 Gemla-Växjö		5 900	30
Vä 3		Lv 682 Tävelsås-Växjö	Alternativ 1	7 300	28,5
Vä 6	**TrV reserverat i VP**	**Lv 846 Fureby; Kårev-Rv 25**		500	4,5

Kommentar våren 2025: Växjös objekt i den regionala cykelvägplanen är fortfarande aktuella. Vill inte tillföra mer objekt utan fokusera på att genomföra dessa fem utvalda. Cykelvägen mellan Växjö-Alvesta har hög prioritet

Nya kandidater 2025:

Älmhult

Vid kartläggningen av brister redovisade Älmhult kommun sammanlagt cirka 5 möjliga cykelvägsobjekt. Av dessa prioriterades 3 objekt för djupare analys.

				Preliminär uppgift	
Id	**Status**	**Namn**	**Alt/deletapp**	**Längd**	**Kost. (Mkr)**
Äl 2		Lv 600 Liatorp - Eneryda; enskild väg - Björkholmsv	Alternativ 2	6 700	19,5
Äl 6	**Klar 2022** Tot. ??Mkr	**Lv 120 Delaryd-Göteryd; Delarydsv (Lv 586) - Bankvägen**	Etapp 1	450	2
Äl 1		Lv 600 Diö-Möckeln Totalt 9 000 m			
	Planering har inletts och avbru-tits	**Etapp 1 av 3 Lv 600 Diö-Möckeln (Möckeln-Kansliet)**		2 500	32,5
	Planering har inletts och avbru-tits	**Etapp 2 av 3 Lv 600 Diö-Möckeln (Kansliet-Stebrohults kyrka Exkl. bro över järnvägen.)**		1 900	32,5
		Etapp 3 av 3 Lv 600 Diö-Möckeln (Stebrohults kyrka – Diö)		2 400	13,5

Kommentar våren 2025: Medel till cykelvägar bör läggas till en bidragspott där kommunerna själva kan söka, bygga och genomföra. Det är mer kostnadseffektivt än att dessa cykelvägar hanteras av Trafikverket på grund av de projekten ofta är kostnadsdrivande. Älmhults kommun önskar en cykelväg mellan Diö och Möckeln men har pausat åtgärden pga. den planerade kostnaden blivit för hög.

Nya kandidater:
LV 592 Bökhult – Hökhult

Till innehållsförteckning

5.5 Resvaneundersökningar

En resvaneundersökning (RVU) tar reda på både hur resandet och hur efterfrågan på resandet ser ut. I takt med att boende och arbetsplatser växer eller minskar krävs det bra kunskap om resvanor för god trafikplanering och service till resenärerna. Data om resvanor är av stor vikt för utveckling av infrastruktur och trafikutbud, för trafiksäkerhetsarbetet men även för forskning och utveckling kring människors resande och kommunikationsmönster. Resvaneundersökningar kan se ut på många olika sätt beroende på vad beställaren vill ha för information och vilka frågeställningar som ska besvaras. Frågorna som ska besvaras handlar om människors dagliga resande, vid vilka tidpunkter resorna utförs, vilka färdsätt som resenären väljer samt vad som är syftet/ärendet för den valda resan.

Resultaten från tidigare och pågående RVU har varit ett viktigt kunskapsunderlag i arbetet med Länstransportplanen. De har bidragit till att identifiera resmönster, flaskhalsar och utvecklingsbehov – särskilt vad gäller cykling, kollektivtrafikens attraktionskraft och behov av infrastrukturförbättringar för vardagsresandet. RVU-resultaten från Resgrönt projektet har bekräftat att bilen fortsatt är dominerande, särskilt på landsbygden cirka hälften reser bil till arbete – vilket understryker att vägnätet fortsatt är nödvändigt. Det pekar dock på att prioriteringar bör fokusera på funktionalitet och säkerhet snarare än kapacitetsökning, med åtgärder som mötesseparering, säkra korsningar, smärre breddningar. Informationen har därmed utgjort en grund vid prioriteringen av åtgärder.

Under 2024 och 2025 har en resvaneundersökning genomförts i Kronobergs län med hjälp av Kollektivtrafikbarometern. Det är en branschgemensam resvane- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. Inom Kollektivtrafikbarometern finns en modul RESKOLL som använts för att genomföra resvaneundersökningen. Länets kommuner har fått ett erbjudande att köpa till extra svar utöver ett grundutbud, vilket Växjö kommun och Uppvidinge kommun har nappat på. Resultatet från RVUn kommer att vara klart i slutet på juni 2025 och därefter kommer resultat infogas i slutversionen av länstransportplanen.

Andra resvaneundersökningar som genomförts tidigare

- **RVU 2012** En större resvaneundersökning för sydöstra Sverige genomfördes 2012 på uppdrag av Trafikverket, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland, Region Blekinge, Regionförbundet Kalmar samt Växjö och Kalmar kommun. Alla typer av resor var inkluderade i undersökningen vilket innefattar studie och arbetspendling, resor i tjänsten och fritidsresor. Syftet med Resvaneundersökningen var att ge en uppdaterad kännedom om resvanorna regionalt och interregionalt. Alla typer av resor är inkluderade i undersökningen vilket innefattar studie och arbetspendling, resor i tjänsten och fritidsresor. Resultatet av resvaneundersökningen visar att i hela Småland, Blekinge och Öland görs 1,8 miljoner förflyttningar under ett genomsnittligt dygn. I den sydöstra regionen som är det aktuella området är siffran ca 1,4 miljoner.

- **Resgrönt** Under 2018 – 2023 genomfördes resvaneundersökningar bland de deltagande organisationerna i ResGrönt projektet. Nedslag från undersökningen 2023 visar att; 64 % bor på kortare avstånd än 10 km från sin arbetsplats. Var tionde anställd bor mindre än 3 kilometer från arbetet och reser i bil. 70 % av de som reser i bil i dag vill vara med på en testaktivitet som förändrar deras resvanor.

Till innehållsförteckning

6 Förutsättningar och ambitioner

I kapitlet ges beskrivning av specifika förutsättningar för Region Kronobergs samt ambition och ställningstagande kopplade till länstransportplanen och som inte återges i regionens styrande dokument. Kapitlet bidrar också en motivering till de prioriteringar som läggs fast i denna länstransportplan 2026–2037. Viktiga regionala förutsättningar och ambitioner är:

6.1 Regionförstoring- och förstärkning	Beskrivning av stråkbyggden Kronoberg samt länets stora inpendling.
6.2 De ”smala” vägarna viktiga för Kronoberg	Även om Kronoberg är ett tydligt stråk län, är länets mindre väga viktiga för invånare och för näringslivets utveckling.
6.3 Mobility management	I kapitlet ges en sammanfattning över Kronobergs arbete med Mobility management.
6.4 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar	Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige har infrastrukturens positionspapper och de sydsvenska prioriteringarna uppdaterats för planeringsomgången 2026–2037.
6.5 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge	I kapitlet sammanfattas viktiga slutsatser från den uppföljande OECD-rapporten från 2018 med relevans för infrastrukturplaneringen.
6.8 Transportsystemets roll i civilt försvar och Sveriges NATO-medlemskap	Kapitlet tar kortfattat upp infrastrukturens betydelse i förhållande till förändringarna i det säkerhetspolitiska läget.

6.1 Regionförstoring- och förstärkning

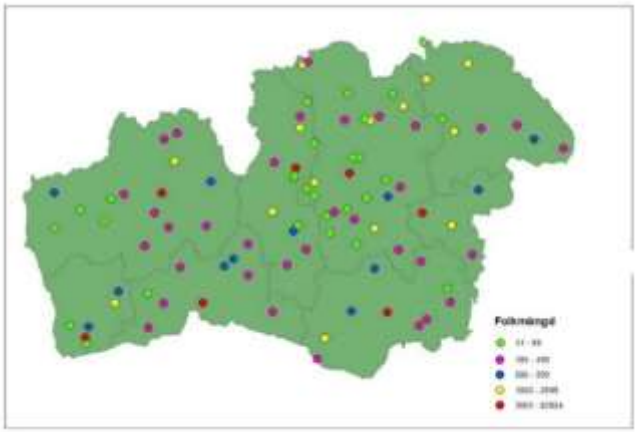
För att nå en balanserad utveckling i hela länet i enligt med den regionala utvecklingsstrategin Framtidens Kronoberg i världen första långsiktiga prioritering (*Bygder och samhällen som ökar Kronobergs välmående och artaktivitet)*, finns det skäl att främja regionförstoring och regionförstärkning, Givet den ökade koncentreringen till städer har diskussionen kommit att handla om hur vi i framtiden kan främja en hållbar utveckling både i större och mindre orter. Ett svar är en ökad rörlighet, en regionförstoring, där orter drar nytta av varandra. Men det handlar också om att skapa attraktiva orter, platser och verksamheter, det vill säga att bidra till täta dynamiska miljöer vilka fungerar som magneter och därigenom drar till sig kunskap, kapital/näringsliv, och kreativa individer vilket bidrar till en förstärkning av regionen, så kallad regionförstärkning.

För att uppnå en långsiktigt hållbar regionförstoring och -förstärkning måste det finnas en klar koppling mellan infrastrukturåtgärder, investeringar och trafikering. Det är angeläget att skapa förutsättningar för

lokalt och regionalt anpassade trafik- och transportlösningar med intermodalitet, det vill säga byte från ett trafik- och transportslag till ett annat. Näringslivets utveckling och tillgången till service är de kanske enskilt viktigaste faktorerna för att åstadkomma en vidgad geografi för invånarna i en region. Tillväxten hos företagen i regionen är beroende av snabba och bekväma personresor, men också tillförlitliga och effektiva transporter av gods. För att uppnå detta och säkerställa både bekväma och säkra person- och godstransporter, uppnå regionförstoring till fördel för arbetsmarknadsförstoring samt för att säkerställa näringslivets behov av arbetskraft, krävs infrastruktursatsningar i stråk. Dessa stråks betydelse stärks än mer när man jämför dem med länets pendlingsstruktur som även de utgör de ”tunga” pendlingsstråken i Kronobergs län.

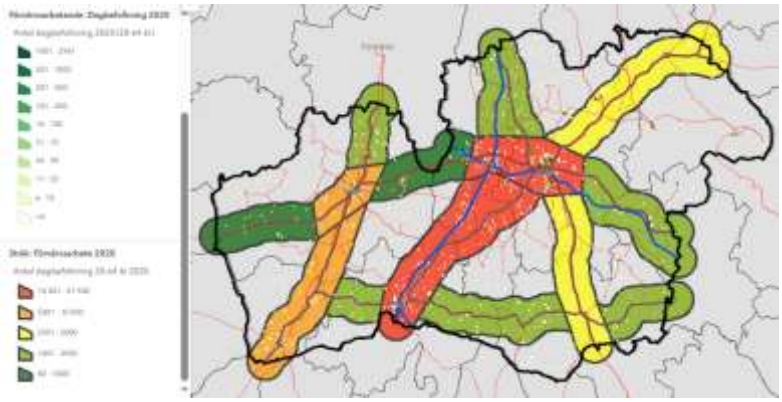
Stråkbygden Kronoberg

Kronobergs län är beläget mitt i Sydsverige och med en total yta av 8 424 km2 (inkl. sjöar) ligger Kronoberg på 14:e plats överstorlek på län i Sverige. Med en befolkning på drygt 203 351 invånare (dec 2024) är Kronoberg det 4:e minsta länet. Kronoberg ligger i mitten över antalet invånare per kvadratkilometer, med sina 24 invånare/km2 är Kronoberg dock bland de minsta i Sydsverige. Från Öster till väster har länet en sträcka av ca 16 mil och från norr till söder en sträcka av ca 10 mil.



Figur: Glesbygden Kronoberg 8 kommuner, 48 tätorter, 24 inv./km²

Kronobergs län har glesa strukturer och benämns ofta som en glesbygd. Tillsammans med Kalmar, är Kronoberg det glesaste länet i södra Sverige. Samtidigt är kopplingen mellan olika orter i Kronobergs län, och till orter utanför länet, stark. Länet genomkorsas av en stambana, en europaväg och flertalet riksvägar, och beroende på var i länet man befinner sig finns flera Sydsvenska större regionala centrumstäder – Malmö, Lund, Helsingborg, Karlskrona, Kalmar, Halmstad och Jönköping – inom en rimlig pendlingstid. Kronoberg har en tydlig stråkstruktur där 85 procent av människor bor utmed stråken och 91 procent arbetar i stråken. Kronoberg kan mer benämnas som en stråkbygd. I stråken ligger också de 11 stationsorterna som underlättar förbindelsen mellan orter både i och utanför länet.



Figur: Stråkbygden Kronoberg. Stråken går i 8 kommuner. 38 av Kronobergs 48 tätorter ligger i stråken. År 2020 uppgick befolkningen i stråken till 177 784 inv., vilket gav en befolkningstätheten på 33 inv./km²

Stråk

Kronoberg har inte ett huvudstråk genom länet. Länet genomkorsas av ett nät av vägar och järnvägar av betydelse för person- och godstrafik. Utgångspunkten för nätet är länets ortsstuktur. Även ur ett sydsvenskt perspektiv genomkorsas länet av ett nät av vägar och järnvägar. Ur det nationella (och internationella) perspektivet är nätstrukturen inte lika tydlig och här domineras stråk i nord-sydligriktning av E4 och Södra stambanan.





Flöde av persontågtrafik på järnvägsnätet under ett medelårsdygn (till vänster) och trafikflöden på det övergripande vägnätet (europavägar och riksvägar) samt färjeleder (till höger). Källa Ramböll, 2020. Systemanalys för Sydsverige 2020

Där trafikflödena är som störst återfinns de viktiga stråken genom länet. I den Sydsvenska systemanalysen från 2020 identifierades ett antal viktiga stråk. Persontransportstråken definierades utifrån en sammanvägd bedömning avseende befintliga trafikvolymer och funktionen att binda samman tillväxtmotorer och kärnor. Godstransportstråken är definierade utifrån en sammanvägd bedömning av befintliga godstransportflöden, större basindustrier, främst inom skogsnäringen, samt de system av hamnar och terminaler som utgör noder i hanteringen av enhetsberett gods (container och trailer).

I den Sydsvenska systemanalysen och i Trafikverkets underlag om nämns viktiga stråk, men det finns ingen exakt definition eller numrering av stråken. Följande stråk är dock identifierade och av betydelse för Kronoberg:

Nord-sydliga stråk:

1. Stråket utgörs i huvudsak av E4 (genom hela södra Sverige), samt Södra stambanan.
2. Baltic-Link-stråket, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg
3. 23:an stråket Sträcker sig från Malmö/Lund via Älmhult och Växjö till Linköping. Till stråket kan även här också Södra stambanan inkluderas.
4. 37:an stråket sträcker sig från Växjö via Åseda till Oskarshamn

Öst väststråk:

1. Öst-väst stråket utgörs av riksväg 25 Kalmar-Växjö-Halmstad samt riksväg 15 ”Tvärleden” från Karlshamn till Halmstad via Olofström-Lönsboda-Osby- Markaryd-Knäred-Veinge. I detta stråk ingår också Sydostlänken och Markarydsbanan. Till Öst väststråket kan också inkluderas…
2. Lv 120 som sträcker sig från Nybro via Tingsryd, Älmhult till Traryd.

Pendlingslänet Kronoberg



Kronoberg är ett pendlings län, 2023 var det dagligen 21 127 personer som pendlade in eller ut från länet. För att ta sig till sin dagliga sysselsättning från sin bostadsort var det 13 024 personer som pendlade in i länet och 8 103 personer som pendlade ut från länet. Kronoberg har alltså ett positivt pendlingsnetto vilket endast kan visas upp i 5 av landets 21 län. Av inpendlarna till Kronobergs län var 2023 38 procent kvinnor och 61 procent men. Av utpendlarna från länet var samma år 39 procent kvinnor och 61 procent men. Av länets åtta kommuner har fem kommuner ett positivt pendlingsnetto, dvs fler som pendlar in än pendlar ut. Det positiva pendlingsnettot finns i kommunerna Växjö (3 722), Älmhult (1 954), Markaryd (1 645), Uppvidinge (459) och Tingsryd (147). Tre av kommunerna uppvisar ett negativt pendlingsnetto dvs fler som pendlar ut än pendlar in. Det negativa pendlingsnettot finns i kommunerna Alvesta (- 1 938), Lessebo (-938) och Ljungby (-340). Uppgifterna är för 2023.

Att Kronoberg och flera av länets kommuner kan upp visa ett positivt pendlingsnetto är både positivt och negativt. Det positiva är att näringslivet kan får kompetensförsörjning till sin verksamhet. Det är också en signal att Kronoberg har ett starkt näringsliv samt att det finns tillräckligt bra kommunikationer för att folk ska välja att pendla till länet. Det negativa är att människor hellre väljer att pendla hit än att bo här, vilket tyder på en brist i boende-attraktiviteten. Detta gör i sin tur att skatteunderlaget tillfaller en annan kommun och region.

	Inpendlare över länsgräns	Utpendlare över länsgräns	Nettopendling
Stockholms län	125 782	47 269	78 513 (63 614)
Andel kvinnor/män	40% 60%	41% 59%	
Västra Götalands län	53 998	40 685	13 313 (11 870)
Andel kvinnor/män	41% 59%	41% 59%	
Kronobergs län	13 018 (12 599)	8 045 (7 168)	4 973 (5 431)
Andel kvinnor/män	38% (38%) 62% (62%)	39% (36%) 61% (64%)	
Jönköpings län	13 507	11 814	1 693
Andel kvinnor/män	39% 61%	37% 63%	

Tabell: Pendling över länsgräns för län med störst nettoinpendling 2023 samt uppdelat per kön. Inom parentes anges uppgifter för 2019, dvs vid upprättandet av förra länstransportplanen. Källa SCB.

Kronobergs pendlingsutbyte, det vill säga summan av in- och utpendling, sker i huvudsak med de fem grannregionerna, Skåne, Jönköping, Kalmar, Blekinge och Halland, men det finns också ett betydande pendlingsutbyte med Stockholm och Västra Götaland. Det största pendlingsutbytet har Kronoberg med Skåne. Mellan de båda länen rör sig dagligen nästan 7 000 personer, vilket är en minskning med 1 procent sedan 2018. Ökning i antalet pendlingsrörelse har skett till Jönköping med 7 procent, Blekinge med 15 procent, Halland med 17 procent och Kalmar med 4 procent mellan 2018 till 2023.

Även till de båda storstadsregionerna Västra Götaland och Stockholm finns en betydande pendling. Under perioden 2018–2023 har pendlingen till Västra Götaland minska med 2 procent och till Stockholm har den ökat med 16 procent.

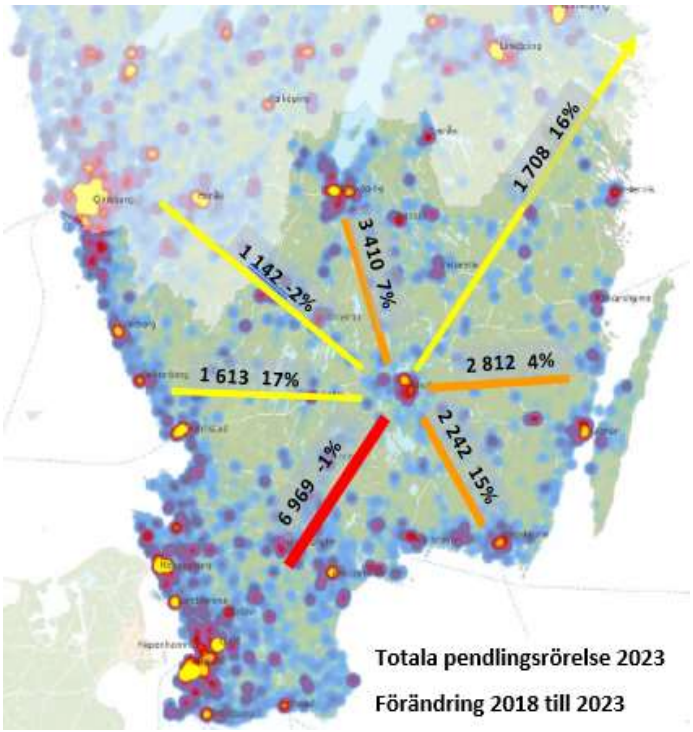


Bild: Total pendling mellan Kronoberg och de sex sydsvenska länen 2023 samt förändringen mellan 2018 och 2023.

LA-region

Lokal arbetsmarknadsregion, LA-region, är en indelning av Sverige i lokala arbetsmarknadsregioner som funnits som statistiskt begrepp sedan 1990. Tidigare och från 1960-talet användes begreppet arbetsmarknadsregion, A-region. SCB ansvarar för att ta fram underlag. Regionförstoring innebär att LA-regioner växer samman när arbetspendlingen mellan kommuner som tidigare ingått i olika LA-regioner överstiger en viss nivå. Till följd av regionförstoringen har antalet LA-regioner minskat från 187 år 1970 till 82 år 2005 och till 69 år 2019.

Enligt SCB:s statistiska kriterier ställs två krav för att en kommun ska bilda centrum i en LA-region:

- Andelen av de förvärvsarbetande som arbetspendlar till andra kommuner får inte överstiga 20 procent.
- Andelen utpendlare till någon annan enskild kommun får inte överstiga 7,5 procent.

Om dessa två villkor är uppfyllda anses kommunen vara självförsörjande med arbetstillfällen och får utgöra centrum i en LA-region. Övriga kommuner förs till den kommun mot vilken den största utpendlingen är riktad. För att inte LA-regionerna ska bli orimligt stora tillåts maximalt två länkar mellan den enskilda kommunen och den kommun som bildar centrum i LA-regionen.

Utifrån statistik från år 2020 består Kronoberg av tre LA-regioner vilka är Växjö, Ljungby och Älmhult. Tabellen nedan visar en av de två kriterierna för LA-regioner, vilket är utpendling över kommungräns uppdelat mellan män, kvinnor och totalt. Lessebo och Alvesta är de två kommuner i Kronoberg som har störst utpendling. I Lessebo är det betydligt fler män än kvinnor som pendlar ut. Kommunen uppvisar också den största skillnaden mellan män och kvinnor vad gäller utpendling i Kronoberg. Kommunerna med minst skillnad mellan män och kvinnor i utpendling är Uppvidinge och i Markaryd. Sedan 2015 har Älmhult närmat sig gränsen för att upphöra som centrum för en arbetsmarknadsregion och inrymmas under en annan (Växjö). För övriga kommuner är det ingen större skillnad mellan de två perioderna. Rödmarkerade i tabellen är kommuner där utpendlingen är större än 20 procent. Under 20 procent klassas orten som en egen arbetsmarknadsregion.

Utpendlare över kommungräns	Män	Kvinnor	Män och kvinnor	Differens kvinnor och män
0760 Uppvidinge	24% (26 %)	24% (24 %)	24% (25 %)	0% (1,5 %)
0761 Lessebo	52% (51 %)	42% (44 %)	47% (48 %)	10% (7,6 %)
0763 Tingsryd	29% (30 %)	26% (28 %)	28% (29 %)	3 % (2,5 %)
0764 Alvesta	46% (44 %)	44% (43 %)	45% (43 %)	3% (0,9 %)
0765 Älmhult	20% (19 %)	16% (15 %)	18% (17 %)	4% (3,9 %)
0767 Markaryd	23% (23 %)	23% (25 %)	23% (24 %)	0% (-2,0%)
0780 Växjö	18% (19 %)	13% (13 %)	15% (16 %)	5% (5,9 %)
0781 Ljungby	19% (17 %)	15% (14 %)	17% (16 %)	5% (3,5 %)

Tabell: Andel av kvinnor/män av de sysselsatta som pendlar över kommungräns 2020 och inom parentes 2015. Rödmarkerade är orter där utpendlingen är mer än 20 procent. Under 20 procent klassas orten som egen arbetsmarknadsregion.

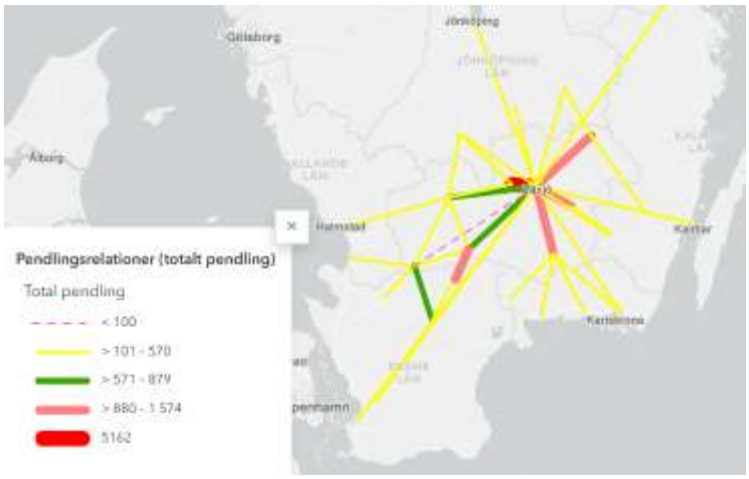


Bild: Total pendling in- och utpendling från Kronobergs åtta kommuner 2020.

Pendlingen skiljer sig avsevärt mellan kommunerna. Detta bör inte vara någon nyhet med tanke på geografi samt skilda förutsättningar och storlek. Växjö kommun har den mest omfattande inpendlingen vilket kan kopplas till Växjös betydelse som regioncentra och med en betydande arbetsmarknad. Till Växjö pendlar en betydande del av övriga kommunernas pendlare. Växjö står även för den största utpendlingen. Nettopendlingen i Växjö kommun är dock den högsta i länet. Älmhults kommun har också en relativt hög nettopendling vilket till stor del kan härledas till IKEA som stor och attraktiv arbetsgivare. Alvesta har en relativt hög in- och utpendling, vilket kan bero på närheten till Växjö, men eftersom utpendlingen är mer omfattande har kommunen ett negativt pendlingsnetto. Markaryd- och Älmhults kommun har en högre in- och utpendling mot Skåne och Halland. Tingsryds kommun har en större pendling till och från Blekinge.

Boende och arbete i stråkbygden

Utvecklingen av bebyggelsestrukturen spelar en avgörande roll för möjligheterna att skapa ett hållbart samhälle. Var vi bor, arbetar, studerar och har tillgång till service påverkar direkt hur vi reser – och därmed behovet av infrastruktur. Genom transportsnål samhällsplanering, där tät och funktionsblandad bebyggelse planeras i närhet till kollektivtrafik, kan transportbehovet minska samtidigt som tillgängligheten ökar. Här har järnvägen särskilda styrkor. Den är energieffektiv, har låg klimatpåverkan och hög kapacitet, vilket gör den särskilt väl lämpad att fungera som ryggrad i ett hållbart transportsystem.

Region Kronoberg bedriver sedan länge ett framåtsträvande arbete för att knyta samman infrastrukturutvecklingen – särskilt järnvägens – med den regionala bostadsutvecklingen. Redan på Regionförbundet södra Smålands tid har regionen varit drivande i att utveckla järnvägsnätet med fler stationer och ökad tillgänglighet. I början av 2000-talet fanns endast fem stationsorter med tågstopp i länet – idag är antalet mer än fördubblat, till elva. Genom dessa nya stationer har inte bara förbindelserna inom Kronoberg förbättrats, utan också länets koppling till Sydsveriges övriga cirka 165 järnvägsstationer.

För att ytterligare stärka och synliggöra potentialen i stationsnära utveckling tog Region Kronoberg 2019 fram rapporten *”Stationsorter som regional resurs”*. Med den vägledande devisen ”tänk tåg – kör buss” lyfter rapporten fram 14 strategiska stationsorter: dels de 11 orter som har järnvägsstation, dels Ljungby, Tingsryd och Åseda som har goda bussförbindelser. Dessa orter utgör viktiga knutpunkter i länets transportnät och fungerar som regionala noder för sina omlandsområden. Genom att samordna infrastruktur, kollektivtrafik och samhällsplanering kan stationsorterna bidra till hållbar tillväxt och stärka Kronobergs position i Sydsverige – som ett län där effektiva kommunikationer binder samman människor, orter och regioner.

Bostadsutvecklingen i stationsorterna är avgörande för att lyckas med målet om ett mer hållbart transportsystem. 2020 bodde närmare 46 000 invånare och omkring 35 000 arbetsplatser inom en kilometers radie från en station. Att fortsätta utveckla dessa orter – genom samspel mellan trafikförsörjning, bostadsplanering och näringslivsutveckling – är en viktig pusselbit för att skapa fler hållbara resmöjligheter med en attraktiv kollektivtrafik där det är möjligt. Samtidigt behöver transportsystemet fortsatt erbjuda god tillgänglighet även för dem som inte har något alternativ till bilen. Det handlar om att erbjuda valfrihet och funktionella lösningar som fungerar för olika delar av länet.

Station	Inv. inom 1 km från station 2024	Andel inom 1 km 2024	Arbetsplats inom 1 km från station 2023	Andel inom 1 km 2023
Alvesta	4 160	46%	2 014	53%
Diö	396	28%	247	46%
Gemla	899	84%	228	80%
Hovmantorp	1 926	60%	339	75%
Lammhult	1 459	93%	397	56%
Lessebo	1 178	41%	645	62%
Markaryd	3 422	68%	3 422	72%
Moheda	1 520	83%	565	87%
Vislanda	1 536	87%	740	72%
Växjö	9 475	13%	13 812	32%
Älmhult	5 236	48%	5 384	62%
Ljungby	*7 443*	*46%*	*4 730*	*49%*
Tingsryd	*2 034*	*65%*	*1 603*	*68%*
Åseda	*2 362*	*90%*	*1 779*	*65%*
Summa:	**45 850**	**32%**	**35 291**	**44%**

Tabell: Antal invånare som bor inom en kilometer från stationen och andelen av boende i tätorten för 2024 samt antalet som har sin arbetsplats inom en kilometer från stationen och andelen arbeten i förhållande till totalt antal arbetande i tätorten för 2023.

Till innehållsförteckning

6.2 De ”smala” vägarna viktiga för Kronoberg

Landsbygden utgör en stor del av Kronobergs län – cirka var femte invånare bor utanför en tätort. För att ta tillvara på landsbygdens potential krävs inte bara fungerande service i form av butik, drivmedel och offentlig verksamhet, utan också en tillgänglig och säker infrastruktur. I ett glest län ställs höga krav på planering, prioritering och samverkan.

Det lågtrafikerade vägnätet har en avgörande funktion – både för boende, arbetspendling och för näringslivets transporter, särskilt inom skogs- och lantbruk. För tunga transporter är tillräcklig bärighet en förutsättning. Samtidigt är det ofta svårt att motivera investeringar i dessa vägar utifrån traditionella kostnads-nyttoanalyser, eftersom trafikvolymerna är låga.

Under många planperioder har en samverkansmodell tillämpats, där statliga bärighetsmedel från den nationella planen har kombinerats med regionala medel från länstransportplanen som finansierar bland annat breddning. Breddning och bärighetsförstärkning har därmed kunnat samordnas, vilket gett stor effekt till relativt låg kostnad. Utmaningen framåt är att säkerställa fortsatt effektiv samverkan mellan regional och nationell planering – trots att åtgärderna ofta ligger på olika budgetposter och styrs från olika delar av Trafikverkets organisation.

Kartläggning av smala vägar

För att kartlägga bristerna på det smala vägnätet i Kronobergs län gav 2014 Regionförbundet södra Småland ett uppdrag till Trafikverket. Inventeringen var ett första steg i en kommande åtgärdsvalsanalys. Kartläggningen skulle ta sin utgångspunkt i de kriterier för breddning av smala vägar som arbetades fram som underlag till länstransportplanen 2004–2015, se ruta. Syftet var att få fram de mest prioriterade vägarna att åtgärda i respektive grupp samt ge en kostnadsuppskattning.

Från kartläggningen framkom att det statliga vägnätet i Kronobergs län har en sammanlagd längd av ca 360 mil. På dessa större vägar går en betydande del av resorna och transporterna inom länet. Nära 40 % av trafikarbetet som sker på statlig väg i länet utförs på motorväg, motortrafikled eller 2+1-väg, som endast utgör 6 % av vägnätet. Ytterligare 47 % av trafikarbetet utförs på de 30 % av vägarna som utgörs av vanlig landsväg bredare än 6,5 meter. Den övervägande delen av trafikarbetet i länet sker således på det större vägnätet. Cirka 40 % av vägnätet i länet är smalare än 5,6 meter. På dessa smala vägar sker bara ca 4 % av det trafikarbete som sker på länets statliga vägar.

Underlag for prioritering för breddning av smala vägar
A. Viktiga länsvägar med mycket tung trafik, mer än 100 lastbilar/dygn och en vägbredd kring 6 meter. Möten mellan tunga fordon är många och marginalerna är mycket små, om lastbilarna inte skall sänka farten betydligt vid möten. Breddning bör ske till 7 – 8 m.

B. Mindre länsvägar som är viktiga för näringslivets transporter, cirka 20–50 lastbilar/dygn eller mer och en vägbredd kring eller mindre än 5,5 m. Möten mellan tunga fordon kan endast ske vid låg fart om fordon samtidigt kör utanför vägbanan eller vid mötesplatser. Det gäller både lastbil-lastbil som möte med buss (kollektivtrafiken) Även möte mellan lastbil och personbil kan vara problem. Breddning bör ske till 6 - 6,5 m.

C. Mindre länsvägar med få lastbilar och problem vid möten. Genomgående breddning bedöms ej som rimlig, men mötesmöjligheterna bör förbättras med enkla mötesplatser. Detta bedömer vi på Vägverket att det bör normalt kunna inrymmas i bärighetsförstärkningen och inte ta något anspråk av länsplanernas utrymme

Gemensamt för grupp A och B ovan är att kombinationen stor lastbilsandel och "smal väg" även inverkar negativt på tillgängligheten för arbetspendlingen.

Antal vägar i behov av breddning enligt analysen 2014:

- Analysgrupp A 11 vägar.
  - Väg 120 Göteryd – Älmhult 2019–2021 Breddning
  - Väg 120 Älmhult – Häradsbäck
  - Väg 120 Holmahult – Länsgränsen

  - Väg 124 Hjälmaryd – Össjö
  - Väg 124 Tjukö – Liatorp
  - Väg 126 Fridafors – Ryd
  - Väg 520 Timsfors – Alandsköp
  - Väg 707 Alvesta – Gemla
  - Väg 880 Åby - Borlanda
  - Väg 897 Stockekvarn - Rottne
- Analysgrupp B: 7 vägar
  - Väg 530 Nötja – Hamneda
  - Väg 555 Bolmstad – Tanåker
  - Väg 557 Guddarp – Lagan
  - Väg 577 Eneborg – Kimmelsbygd
  - Väg 682 Urshult – Rössmåla
  - Väg 693 Väghult - Frännafälle
- Analysgrupp C: 6 vägar
  - Väg 536 Glamshult – Lidhult 2010–2013 Breddning
  - Väg 546 Loshult – Odensjö
  - Väg 555 Tanåker – Sandvik
  - Väg 564 Torset – Dörarp
  - Väg 678 Grimslöv – Sjöby
  - Väg 696 Odenslanda - Rikaby

I länstransportplanen från 2018 angavs att kostnaden för breddning under normala förhållanden uppgår till 1500–2500 kr per kvadratmeter. cirka 2,5 miljoner per km. Med uppgifter från denna länstransportplan och för väg 941 Fröseke-Grönskåra ligger kostnaden för breddning på 7,7 miljoner kronor per km.

Prioritering av landsbygdens vägar

Redan i länstransportplan 2018 – 2029 pekade Region Kronoberg specifikt ut att Trafikverket ska vidta standardförbättrande åtgärder på de övriga länsvägarna, vilket är vägar med vägnummer 500–999. Denna prioritering ligger fast även i Länstransportplan 2026–2037. Under perioden prioriteras minst 48 miljoner kronor till pott för mindre investeringar i detta vägnät. Normalt innebär ett utpekande i pott för mindre investeringar att Trafikverket får ansvar att under planperioden genomföra åtgärder som ligger i linje med utpekandet. I ansvaret ligger bl.a. att genomföra åtgärdsvalsstudier, ta fram vägplan, projektering etc. samt att i möjligaste mån samordna standardförbättrande åtgärder med bärighet-, tjälsäkring- och beläggningsåtgärder. Region Kronoberg vill få en bättre återkoppling och bättre transparens kring hur Trafikverket använder medlen för att åtgärda dessa små men viktiga vägar. Mot bakgrund av detta vill regionen att Trafikverket:

- Redovisar ett "bokslut" över hur tidigare medel för mindre investeringar väg har använts
- Tar fram en plan för hur den nya utökade ramen, utöver det som planeringar inletts, ska användas. Focus ska inte ligga på att bredda längre sträckor, vi ser mer att det bör inriktas på åtgärder som säkrare korsningar, smärre breddningar och andra punktinsatser

Till innehållsförteckning

6.3 Mobility management

Genom planeringsprocessen som gäller från 1 januari 2013 har metoden med bristanalys och åtgärdsvalsstudier fått en central position i arbetet att utveckla infrastrukturen. Det innebär att val av åtgärder för brister ska analyseras och föreslås utifrån fyrstegsprincipen. I regeringens direktiv till planupprättarna pekas specifikt det ska redovisas ”om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen”. Vidare hänvisas till förordningen (1997:263) i vilken det tydligt framgår att planen får omfatta ”Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur”.

Åtgärder som kan påverka valet av transportefterfrågan brukar samlas under begreppet och metoden *mobility management*. Det finns vanligen två möjliga huvudinriktningar för arbetet nämligen *mobility management i byggskedet* och *förebyggande mobility management arbete*.

1. **Mobility management i byggskedet** syftar till att effektivt hantera störningar under byggtiden, att på kort och eventuellt även lång sikt förändra resandet och att säkra arbetsmiljön. Finansiering av mobility management i byggskedet bör ske genom att medel säkerställs direkt i investeringsobjekten.
2. **”Förebyggande” mobility management** syftar till att skapa högre och bättre nyttjandegrad av befintlig infrastruktur, minska ensamåkandet i bil, öka kollektivresandet (väg och järnväg) och cyklandet på utvalda stråk med potential. Dessa åtgärder kan också med fördel genomföras ”i väntan på” en större investering i infrastrukturen.

I tidigare plan omgångar har regeringen pekat på möjligheten till att genomföra påverkansåtgärder. Kronoberg, liksom flera andra länsplaneupprättare, avsatte medel i planen för att möjliggöra för påverkansåtgärder. Dock visade det sig att Trafikverket som har ett flertal regelverk att följa inte kan finansiera sådana åtgärder via länstransportplanens medel. Region Kronoberg har tidigare prioriterat medel till mobility managementåtgärder, för att visa på regionens beredskap för att genomföra sådana åtgärder. För planperioden 2026–2037 görs dock ingen sådan prioritering. Om Regeringen och Trafikverket tar fram en lösning där medel från länstransportplanen kan användas till Mobility management är Region Kronoberg beredda att göra så.

Region Kronoberg har erfarenheter

Region Kronoberg har lång och gedigen erfarenhet av att arbeta med mobility management – insatser som syftar till att göra det lättare för människor att resa hållbart i vardagen. Redan 2004 etablerades ett av landets första ***regionala mobilitetskontor*** inom klimatinvesteringsprogrammet KLIMP, som då drevs av Regionförbundet Södra Småland. Mobilitetskontoret fungerade som en strategisk resurs för att stötta kommuner, arbetsgivare och andra aktörer i arbetet med att minska bilberoendet, öka kollektivtrafikens andel och främja cykling och gång – åtgärder som gynnar både klimatet, folkhälsan och framkomligheten.

År 2017 beviljades Region Kronoberg medel från europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) för det treåriga projektet ***Hållbar mobilitet i Gröna Kronoberg***. Projektet riktade sig till 15–25 större arbetsplatser i samtliga av länets kommuner och omfattade de flesta typer av resor som en arbetsplats genererar – arbetsresor, tjänsteresor, besöksresor och godstransporter. Syftet var att minska koldioxidutsläppen från dessa resor på respektive arbetsplats. Projektet bidrog till målet om minskad klimatpåverkan inom ramen för Gröna Kronobergs första prioritering: Att utveckla platser, orter, städer och regioner genom att komplettera och dra nytta av varandra. Det låg även i linje med Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram, särskilt målsättningen om ett ökat resande med kollektivtrafik.

Under 2020 beviljades nya ERUF medel för ett 2-årigt fortsättningsprojekt med start i januari 2021, denna gång inriktad på företag och besöksnäringen i regionen. Till skillnad från tidigare projekt som erbjöd företagen att testa elcykel för arbets- och tjänsteresor, har nu även elfordon tillkommit som alternativ. Detta för att möjliggöra fossilfria transporter på längre sträckor där kollektivtrafik saknas.

Byresan – det finmaskiga vägnätet som resurs för hållbar omställning utanför staden är ett projekt som genomförs med stöd från Vinnova under perioden 2023–2026. Syftet är att skapa bättre förutsättningar för aktiva transporter och en mer rättvis tillgänglighet på landsbygden och i mindre samhällen. I dag begränsas många människors möjligheter att förflytta sig tryggt mellan platser utanför städerna, främst på grund av bristande infrastruktur för gång och cykel. Projektet utmanar det befintliga systemet och utforskar både de möjligheter som redan finns och de hinder som kan finnas i policy och regelverk. Centrala delar i arbetet är att utveckla och pröva koncepten bygdevägar och byutvecklingsplaner – som verktyg för att skapa levande landsbygder där cykling och andra aktiva resor är naturliga inslag i vardagen. Arbetet sker genom två pilotområden: Lagan och Väckelsång. Som en del av projektet erbjuds även bilister i 8–10 mindre samhällen i Kronoberg att låna elcykel, för att prova på alternativa färdsätt till bilen.

PARSMO – Parking Policies for Shared Mobility är ett europeiskt samarbetsprojekt inom Interreg Europe som pågår 2025–2028. Projektet syftar bland annat till att främja hållbar och delad mobilitet i både städer och mindre samhällen. Region Kronobergs roll är att lyfta perspektiv från mindre orter och

landsbygdsområden. Genom att integrera värden från den gestaltade livsmiljön – som inkludering, hållbarhet och estetik – vill regionen utveckla platser där människor byter färdsätt, till exempel bytorg, busshållplatser och pendlarparkeringar. Dessa platser har tidigare ofta utformats utifrån tekniska behov, men inom projektet sätts människan och platsens kvalitet i fokus.

Till innehållsförteckning

6.4 Sydsvenska positionspapper och prioriteringar

Kronoberg utgör ett nav i södra Sverige. Länets infrastruktur påverkar och påverkas av angränsande län. Invånare och gods rör sig från norr till söder och öster till väster, och omvänt, oberoende av regionala gränser. Ett litet län med åtta kommuner och drygt 200 000 invånare kan inte ensamt påverka och få gehör för åtgärder i den nationella infrastrukturplaneringen. Samarbete i olika former sker med samtliga angränsade län och regioner. Under 2014 inleddes ett samarbete mellan Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Sedan mitten av 2015 ingår även Region Halland och Region Jönköpings län i arbetet. I de sex regionerna bor cirka 2,7 miljoner invånare eller 26% av Sveriges befolkning vilket gör att Regionsamverkan Sydsverige är en kraft att räkna med och en röst att lyssna till. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Utgångspunkt Regionsamverkan Sydsverige är:

Infrastrukturens positionspapper



Utifrån tidigare systemanalyser och gemensamma ställningstaganden tog de sex sydsvenska länen våren 2024 fram en uppdaterad version av sitt gemensamma positionspapper för infrastrukturen: "En välutvecklad sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige." Positionspapperet ligger till grund för regionernas gemensamma planering av infrastruktur och föreslås samtidigt utgöra en utgångspunkt för den statliga planeringen. Dokumentet lämnades som svar på Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen – det underlag som ligger till grund för regeringens kommande infrastrukturproposition.

Sydsverige har ett strategiskt läge med starka kopplingar till både övriga Europa och de svenska tillväxtregionerna i Mälardalen och Västsverige. Här bor 26 procent av Sveriges befolkning. Tillgång till arbete, bostäder, utbildning, kultur och service förutsätter smidiga kommunikationer. Transportsystemets funktion och utveckling – för både person- och godstransporter – är avgörande för att knyta samman Sydsverige, underlätta vardagsresor och stärka näringslivets konkurrenskraft, inte minst i samband med att Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar i början av 2030-talet

Regionsamverkan Sydsverige är eniga om följande positioner:

- Nationell och internationell tillgänglighet; Transportsystemet ska utvecklas så att kopplingarna med omvärlden stärks
- Sammanknutet Sydsverige Transportsystemet ska stärka integration och sammanhållning i södra Sverige.
- Konkurrensmässiga och hållbara godstransporter; Transportsystemet ska främja att gods transporteras så effektivt och hållbart som möjligt



Bild: Illustrationer över Regionsamverkan Sydsveriges tre positioner; Nationell och internationell tillgänglighet, Sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter

Sydsvenska ställningstaganden och prioriteringar

Utifrån det gemensamma positionspapperet för infrastruktur 2024 ”En väl utvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige” har de sex regionerna enats om gemensamma utgångspunkter för den framtida utvecklingen av infrastrukturen. Utifrån dessa har regionsamverkan Sydsverige lagt fast gemensamma sydsvenska prioriteringar som är de åtgärder och investeringar som Regionsamverkan Sydsverige anser behöver ingå i den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen.

Regionsamverkans Sydsveriges gemensamma ställningstaganden grundas på att utvecklingen av transportsystemet måste ske utifrån en förutsägbarhet som gynnar samverkan mellan olika aktörer, leda till ett robust transportsystem som fungerar för resenärer och transportköpare samt att arbetsmarknader och företag ska ges förutsättningar att växa. Ställningstagandena är:

- Förutsägbarhet och samverkan för att öka samhällsnyttan
- Stärka arbetsmarknader och stödja tillväxten i hela landet
- Rusta för utveckling av ett robust och pålitligt transportsystem

Gemensamma prioriteringar till nationell plan 2026–2037: Regionsamverkan Sydsverige har enats i gemensamma 23 prioriteringar. Dessa prioriteringar är av största vikt för internationell, nationell och regional utveckling. Av de 23 prioriteringarna ligger sex åtgärder i eller geografiskt nära Kronobergs län, men även åtgärder utanför länet har stor betydelse för länets invånare och näringsliv. De sex prioriterade åtgärderna i Kronoberg som också lyfts i Regionsamverkans Sydsveriges prioriteringar är:

- Kust- till kustbanan; dubbelspår Växjö–Alvesta
- Sydostlänken
- Alvesta, triangelspår
- Södra stambanan; Älmhults bangård spår 3–5
- Kust till kustbanan; Stationsombyggnad Emmaboda
- Markarydsbanan; Mötesstation Knäred

Utöver dessa prioriteringar lyfts också att Södra stambanan, två nya spår från Hässleholm och norrut via Alvesta behöver utredas under kommande planperiod.

Till innehållsförteckning

6.5 OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge



OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) står för Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling. Det är en internationell organisation med 36 medlemsländer. Organisationen arbetar i första hand med ekonomiska analyser, bedömningar och prognoser. En särskild styrka är att man kopplar samman olika politikområden med ekonomi och med varandra. Regionerna Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Jönköping, dvs Småland-Blekinge har genomfört två *OECD Territorial Reviews Småland-Blekinge*. Den första 2012 och en uppföljande studie 2018. Även om det nu är några år sedan är de fortfarande relevanta. Fokus har legat på utvecklingsförutsättningar som innefattade ett analysarbete byggt på statistiska underlag och på intervjuer med olika nyckelpersoner. Genom analysen erhölls en kvalificerad bedömning från utomstående experter och även jämförelser med andra regioner i världen. Syftet med OECD-analyserna är att skapa underlag för regionala utvecklingsstrategier. Analysen innehåller också viktiga slutsatser kring problem och förutsättningar och även rekommendationer med stark relevans för infrastrukturplaneringen.

SMÅLAND BLEKINGE South Sweden

Viktiga slutsatser från OECD

Enligt OECD-rapporten Småland-Blekinge är de fyra länens läge en tillgång eftersom de ligger närmare de stora europeiska marknaderna än övriga mer nordliga regioner. Dock har analyser visat att det finns stora infrastrukturbegränsningar i Småland-Blekinge. Detta gör att nordligare regioner har bättre utgångsläge för att nå stora europeiska marknader än t.ex. Kronoberg har. Sett till befolkning och yta och i förhållande till den nationella normen har alla fyra länen avsevärda infrastrukturluckor.

Nedan presenteras i punktform de viktigaste slutsatserna från de båda OECD rapporterna med betydelse på infrastrukturen i Kronobergs län.

- Länen har fler bilar per invånare än det nationella genomsnittet. Invånarna gör färre men längre resor än det nationella genomsnittet
- Pendlingen över korta sträckor är lägre än i andra områden dvs vi pendlar längre sträckor. Antalet resor per tillgänglig kilometer, mått på utnyttjandet av väginfrastruktur, är under genomsnittet. Detta tyder på att infrastrukturens kvalitet ligger under normen vilket ökar pendlingskostnaden
- Europavägarna E4 och E22 har en relativt hög standard jämfört med resten av vägnätet, men det finns besvärliga flaskhalsar som behövs åtgärdas. Utöver dessa finns det tvåfiliga vägar mellan regionerna som gör trafiken i öst-västlig riktning långsam och ger en dålig förbindelse. Vissa vägar mellan större städer och de omgivande kommunerna är väldigt dåliga och hindrar den regionala utvecklingen.
- Järnvägsnätet i sydöstra Sverige är eftersatt och har kapacitetsproblem, är föråldrat eller saknar viktiga länkar.
- Järnvägsnätet har en huvuddel, Södra stambanan, med dubbla spår och relativt snabb trafik, men kapacitetsbristen är viktig och ett växande problem. Järnvägsnätet innefattar även ett antal regionala linjer, t.ex. Kust-tillkust-banan, Blekinge kustbana, Jönköpingsbanan och Stångådalsbanan.
- Flygförbindelse är viktiga och det finns tillgänglighetsproblem inom området. Det krävs goda förbindelser till internationella flygplatser
- Infrastrukturbegränsningarna gör att det goda läget gentemot de stora europeiska marknaderna inte kan utnyttjas till fullo. Kronoberg och Kalmar är svåråtkomliga om man ser till vägnätet. Kronobergs tillgänglighet när det gäller järnvägen är dock bättre.

Konsekvenser av infrastrukturbegränsningar enligt OECD

- De fyra länen har hög andel lågutbildade och en lägre andel högutbildade än genomsnittet i Sverige. Bristerna i infrastrukturen hämmar dynamiken inom regionen. Bättre interna förbindelser skulle bidra till minskade pendlingskostnader, bredare arbetsmarknader och bättre matchning mellan tillgång och efterfrågan på arbetskraft.

- Bättre transport-och kommunikationsnät innebär att befolkningen inte behöver minska i småorter om det finns goda möjligheter till arbetspendling. Infrastrukturbristerna begränsar länets möjligheter att dra nytta av sitt geografiska läge.
- Det finns en oväntad ökande efterfrågan på järnvägstransporter. Underhållet och utvecklingen av järnvägen inom länen är därför en strategisk fråga för regionen. En stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem.
- Fler regelbundna flygförbindelser till Köpenhamn och andra stora flygplatser i Europa skulle underlätta flygtransporterna till resten av världen och göra regionen mer attraktiv för högutbildad arbetskraft och kunskapsbaserade företag.

Till innehållsförteckning

6.6 Transportsystemets roll i civilt försvar och Sveriges NATO-medlemskap

Det säkerhetspolitiska läget i vårt närområde har förändrats i grunden, inte minst genom Sveriges medlemskap i Nato. Det ställer nya krav på transportinfrastrukturens funktion – både i fred, vid kris och i händelse av höjd beredskap eller krig. Transporterna är en grundläggande förutsättning för att samhället ska fungera, men också för att totalförsvaret ska kunna lösa sina uppgifter.

Ett fungerande och underhållet transportsystem ger inte bara bättre vardagsresor – det stärker också samhällets motståndskraft mot kriser och oförutsedda händelser, oavsett orsak. Men för att samhället ska fungera vid kris, höjd beredskap och krig krävs en robust och fungerande infrastruktur. Det handlar om att säkra tillgången till livsviktiga varor, skydda civilbefolkningen och möjliggöra både militär förflyttning och värdlandsstöd. Vägar, järnvägar och anslutningar till hamnar och flygplatser måste därför vara tillgängliga, väl fungerande och i gott skick. I Trafikverkets inriktningsunderlag betonas särskilt behovet av att avsätta resurser för att vidmakthålla infrastrukturen i den nationella planen.

I arbetet med att rusta samhället har landets länstransportplaner en viktig roll. Genom planernas prioriteringar kan regionerna bidra till att stärka beredskapen i hela landet – inte minst genom att säkra tillgängligheten. Men med tanke på att de regionala planerna inte tar upp vidmakthållandet utan har sin inriktning mot standarhöjande åtgärder finns det egentligen ingen större skillnad i arbetet för regional utveckling i förhållande till arbetet med civilt försvar och effekter av Sveriges NATO-medlemskap.

I Regeringens proposition 2024/25:28 ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera” betonas dock att ett robust och tillgängligt transportsystem är avgörande för Sveriges civila försvar och för att uppfylla de krav som följer av medlemskapet i NATO. Transportsystemet måste kunna stödja både militära och civila behov i kris och krig, vilket kräver:

- **Redundans och robusthet**: Alternativa transportvägar och lösningar med kapacitet att hantera störningar är centralt för att säkerställa att samhällsviktiga funktioner kan upprätthållas.
- **Samverkan inom totalförsvaret**: Infrastrukturplaneringen ska ta hänsyn till totalförsvarets behov, inklusive möjligheten att snabbt förflytta personal, materiel och förnödenheter.
- **Internationell interoperabilitet**: Som NATO-medlem måste Sverige kunna ta emot och stödja allierade styrkor, vilket ställer krav på hamnar, flygplatser, vägar och järnvägar.
- **Skydd av kritisk infrastruktur**: Transportsystemet måste kunna motstå fysiska och digitala hot, inklusive sabotage och cyberattacker.

Regeringen föreslår därför att investeringar i transportinfrastruktur inte bara ska styras av samhällsekonomisk nytta, utan också av beredskaps- och försvarsvärde. Detta innebär att vissa projekt kan prioriteras även om de inte är lönsamma i traditionell mening, men är strategiskt viktiga för Sveriges säkerhet.

7 Hållbarhetsbedömningar av LTP

Länstransportplanen är en investeringsplan som ska styra utvecklingen av den regionala infrastrukturen på ett sätt som stödjer en hållbar regional utveckling. För att säkerställa att de föreslagna investeringarna och prioriteringarna bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle krävs analys av deras konsekvenser. Inför den föregående planperioden 2022–2033 genomfördes en omfattande hållbarhetsbedömning, som inkluderade en miljökonsekvensbeskrivning (MKB), en hållbarhetssäkring samt ett barnrättsbaserat beslutsunderlag.

Eftersom inga nya namngivna vägåtgärder har prioriterats i den kommande länstransportplanen för 2026–2037 bedöms den tidigare hållbarhetsbedömningen till stora delar fortfarande vara relevant, liksom de knäckfrågor och målkonflikter som identifierades. En del av dessa rör emellertid senare planeringsskeden, såsom utformningen av trygga, säkra och tillgängliga trafikmiljöer. För att hantera dessa utmaningar har Region Kronoberg sökt och blivit beviljad två projekt, Byresan och PARSMO (Parking policies for shared mobility). Båda projekten syftar till att förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet i mindre samhällen och på landsbygden, samt att dessa platser kan bidra till samhällets attraktivitet överlag.

Region Kronoberg har anlitat en oberoende konsult för att granska den nya planen samt uppdatera den tidigare hållbarhetsbedömningen. En preliminär version av hållbarhetsbedömningen kommer att bifogas till remissversionen av länstransportplanen. Under remissperioden kommer sedan en mer grundlig analys genomföras.

Region Kronobergs arbete med hållbarhetsbedömningar

Region Kronoberg har under lång tid arbetat systematiskt med att integrera sociala hållbarhetsaspekter i sin transportplanering. År 2018, i samarbete med Trivector Traffic och White Arkitekter, utvecklade regionen en modell för social konsekvensanalys inom regional transportplanering, kallad SKA-verktyget. Detta verktyg syftar till att säkerställa att transportinvesteringar bidrar till socialt hållbara samhällen.

Genom att integrera SKA-verktyget tidigt i den ordinarie planeringsprocessen ökar möjligheterna för olika grupper att delta i och påverka planeringsprocessen kopplad till länstransportplanen. Verktyget synliggör och hanterar olika gruppers behov av och tillgång till infrastruktur samt konsekvenserna av olika investeringar. Dessutom inkluderar SKA-verktyget ett geografiskt perspektiv som tar hänsyn till olika platsers förutsättningar.

De sociala aspekter som analyseras med SKA-verktyget inkluderar bland annat tillgänglighet, trygghet, inkludering samt sociala och rumsliga samband. SKA-verktyget kompletterade den miljöbedömning som genomfördes för Länstransportplanen 2018–2029.

I Länstransportplanen 2022–2033 integrerades de tre bedömningarna i en omfattande hållbarhetsbedömning som inkluderade miljökonsekvensbeskrivning (MKB), social konsekvensanalys inom regional transportplanering (SKA) och ett barnrättsbaserat beslutsunderlag. Ambitionen var att skapa ett sammanhållet och brett beslutsunderlag där social hållbarhet, miljöpåverkan och barns perspektiv vägdes in tidigt i planeringsprocessen. Integrationen stärkte helhetssynen, men medförde också utmaningar – särskilt vad gäller att särskilja de olika bedömningarnas syften, metodik och krav. Det blev ibland svårt att tydligt visa hur varje perspektiv påverkat prioriteringarna i planen. Erfarenheten pekar på att det behövs en tydlig struktur för hur varje del ska redovisas, liksom hur slutsatserna konkret används i den fortsatta planeringen.

Som ett led i att skapa större tydlighet i det komplexa arbetet med hållbarhetsbedömningar och för att göra dem mer proaktiva, tog Region Kronoberg under 2024 fram ett trafikstrategiskt underlag. Syftet var att ytterligare stärka hållbarhetsperspektiven i både länstransportplanen och det regionala trafikförsörjningsprogrammet, samt att bredda synen på tillgänglighet – även i termer av digital tillgänglighet. Det trafikstrategiska underlaget har, tillsammans med den tidigare hållbarhetsbedömningen, fungerat som vägledning för de prioriteringar som ligger till grund för denna plan.

Två scenarier för prioriteringar

Region Kronoberg har en ekonomiskt liten plan, vilket påverkar möjligheten att ställa upp flera parallella inriktningsalternativ. Samtidigt finns det åtgärder som är långt framskridna i planeringen, vilket gör att dessa åtgärder i praktiken är "låsta". Detta gäller särskilt större, kostsamma infrastrukturprojekt med långa ledtider där omfattande planeringsinsatser redan har genomförts. I detta sammanhang finns det en risk att mindre, men ur hållbarhetsperspektiv mycket betydelsefulla åtgärder – exempelvis cykelvägar, säkra hållplatser och åtgärder i tätorter – trängs undan.

För att motverka risken att mindre, men ur hållbarhetsperspektiv mycket betydelsefulla åtgärder trängs undan, har Region Kronoberg, tillsammans med länets kommuner, under förra planperioden tagit fram en cykelvägsplan. Denna plan möjliggör att cykelvägar längs de regionala vägar där Trafikverket är väghållare kan hanteras samlat inom ramen för "mindre investeringar – cykelvägar". Inför denna planeringsomgång har även en liknande struktur etablerats för så kallade "bidragsåtgärder" – det vill säga investeringar där kommunerna kan söka medfinansiering för exempelvis cykelvägar och hållplatser inom det kommunala vägnätet.

Åtgärder inom dessa båda kategorier har i hållbarhetsbedömningarna lyfts fram som särskilt positiva, eftersom de ofta ligger nära invånarna, stärker barns och ungas rörelsefrihet och bidrar till ett mer hållbart vardagsresande.

Med detta som bakgrund har Region Kronoberg tagit fram två teoretiska scenarier – Scenario A och Scenario B – för att visa hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den tilldelade ramen på 1,3 miljarder kronor. De två scenarierna är inte förslag till färdiga planer, utan ett sätt att illustrera olika vägval och hur olika prioriterings principer påverkar vilka behov som kan tillgodoses. Båda bygger på redan identifierade åtgärder där vissa åtgärder har relativt säkra kostnadsuppskattningar medan vissa enbart är grovt uppskattade, men de båda scenarierna utgör realistiska alternativ för vad som faktiskt är möjligt att prioritera i kommande länstransportplan. Det är viktigt att notera att båda scenarierna innehåller åtgärder som bidrar till hållbar utveckling, men på olika sätt och med olika fokus. Därför benämns de enbart A och B, utan värderande etiketter.

Genom att redovisa två möjliga men olika vägval – scenario A och scenario B – vill Region Kronoberg tydliggöra att länstransportplanen bygger på medvetna avvägningar och tydliga prioriteringar. Scenarierna är inte förslag som ska väljas mellan, utan illustrativa exempel som visar hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den ekonomiska ramen. Den föreslagna planen som presenteras i kapitel 3 är i praktiken en balanserad väg mellan dessa två ytterligheter. Genom att synliggöra planens inneboende val och kompromisser, stärker scenarierna förståelsen för hur olika prioriteringar formar framtidens infrastruktur i Kronoberg – och hur hållbar utveckling, tillgänglighet och trafiksäkerhet kan vägas samman. En mer omfattande hållbarhetsbedömning av dessa två alternativ redovisas i hållbarhetsbedömningen.

Scenario A – Fokus på hållbart vardagsresande och nära åtgärder

Detta scenario prioriterar satsningar på cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder. Utgångspunkten är att inkludera samtliga kommuners identifierade behov inom cykel och bidragsåtgärder – vilket enligt grova kostnadsuppskattningar innebär ett omfattande investeringsbehov. Cirka 33 procent av medlen för "mindre investeringar väg" antas i detta scenario gå till ortsnära förbättringar som också stärker gestaltad livsmiljö.

Konsekvens: Scenario A prioriterar starkt de åtgärder som lyfts fram som mest positiva i hållbarhetsbedömningarna. Samtidigt innebär scenariet att inga större vägåtgärder kommer att genomföras. Utifrån att samtliga prioriterade områden i scenariot har tilldelats de belopp som framkommit i beräkningar och uppskattningar medför det att omkring 634 miljoner kronor av ramen inte används till fysiska infrastrukturinvesteringar.

Scenario B – Fokus på trafiksäkerhet och stora vägprojekt

Detta scenario fokuserar i stället på större namngivna vägprojekt och standardhöjande åtgärder som mötesseparerингar och breddningar. Samtliga åtgärder som Trafikverket har tagit fram samhällsekonomiska

bedömningar för inkluderas. I scenariet minskar utrymmet för mindre åtgärder, vilket påverkar kommunernas möjligheter att få genomföra insatser i det kommunala vägnätet.

Konsekvens: Scenario B möjliggör att samtliga större, förberedda åtgärder kan realiseras under planperioden. Samtidigt minskar utrymmet för att möta kommunernas behov av hållplatser, cykelvägar och andra mindre investeringar.

Åtgärd (tkr)	LTP 2022–2033	%	Scenario A	%	Scenario B	%	I plan/ ö-kant LTP 26–37	%
Samfinansiering väg och järnväg till nationell plan								
K-t-K Alvesta - Växjö dubbelspår	**20 000**		**25 000**		**25 000**		**--**	
Sydostlänken mötesstation	**25 000**		**43 763**		**43 763**		**--**	
	85 000	**12%**	**68 763**	**12%**	**68 763**	**6%**		**5%**
Större investeringar vägobjekt								
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult	**57 000**				**74 290**		**100%**	
Väg 834 Hovmantorp Korsning jvg, väg och cykel	**72 000**				**97 540**		**100%**	
RV 27 Tegnaby-Skir	**83 691**				**304 500**		**100%**	
Trafikplats Räppe	**84 000**				**173 040**		**52%**	
RV 23 Drättinge - Nottebäck					**204 970**		**0%**	
RV 27 Skir - Växjö					**78 307**		**0%**	
	359 691	**49%**		**0%**	**932 647**	**78%**		**49%**
Mindre investeringar								
Vägobjekt	**70 000**		**80 229**		**146 590**		**--**	
Cykelvägar	**75 000**		**230 000**				**73%**	
Kollektivtrafik	**12 500**		**20 000**		**20 000**		**182%**	
	157 500	**22%**	**330 229**	**59%**	**166 590**	**14%**		**33%**
Bidragsobjekt								
TS och miljö, Kollektivtrafik	**72 000**		**129 700**				**93%**	
Enskilda vägar	**28 400**		**30 000**		**25 000**		**--**	
	126 800	**12%**	**159 700**	**31%**	**25 000**	**2%**		**13%**
Summa:	**735 922**		**558 692**		**1 193 000**			
Justering av obalans:	**145 078**		**113 000**		**113 000**			
Summa:	**881 000**		**671 692**		**1 306 000**			
			634 308					

Tabell: Fördelning av medel i länstransportplanen enligt två scenarier. Kolumnen till vänster, LTP 2022–2033*, visar den faktiska fördelningen i den nu gällande planen (åtgärder som redan är genomförda eller inte längre aktuella har tagits bort). Kolumnen till höger visar hur stor andel av respektive åtgärd som föreslås komma med i den nya länstransportplanen 2026–2037.*

Till innehållsförteckning

8 Bilagor

Bilaga 1A: Beskrivning av åtgärder till ”Större investering sam- och medfinansiering”

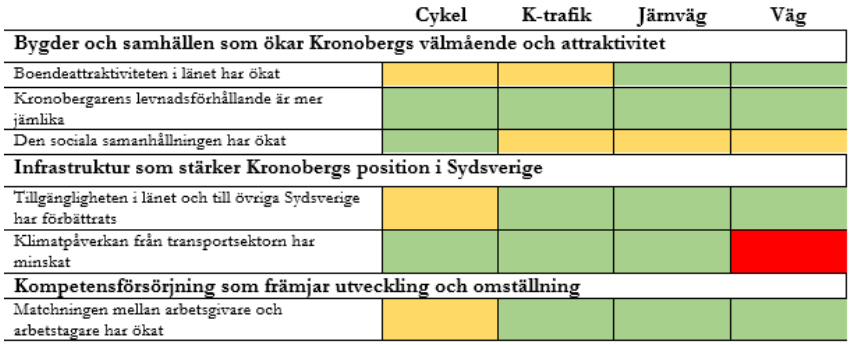
Sedan ett par planeringsomgångar tillbaka finns möjlighet att sam- och medfinansiera särskilt betydelsefulla investeringar. Samfinansiering innebär att medel avsätts både i länstransportplanen och i den nationella planen för en gemensamt utpekad åtgärd. Medfinansiering innebär att en åtgärd helt finansieras med nationella medel, men där regionala och/eller kommunala skattemedel används som medfinansiell insats.

Nedan redovisas samtliga åtgärder som Region Kronoberg avser att sam- och medfinansiera. Texterna är i huvudsak hämtade från Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, men även texter från åtgärdsvalsstudier, ÅVS, samt avsiktsförklaringar har använts. I Trafikverkets samlade effektbedömningar, SEB, görs dels beräkningar men också bedömningar över hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen det vill säga funktionsmål och hänsynsmål. Varje målområde har också underområden som bedöms. I sammanställningen nedan har dessa bedömningar sammanfattats i tabellen. Vidare i sammanfattningen nedan görs också en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Framtidens Kronoberg i världen. I bilagan miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys ges en mer utförlig konsekvensbeskrivning av åtgärderna. Bilagan tar också upp konsekvenser för barn.

Partiellt dubbelspår Alvesta-Växjö, samfinansiering

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk som i huvudsak utgörs av Baltic-Link, riksvägarna 25 från Kalmar och 27 och 29 från Blekinge med förgrening i Växjö, samt Kust-till-kustbanan, med förgrening i Emmaboda, till Göteborg.
Funktion:	Kust till kustbanan är en enkelspårig, elektrifierad och fjärrblockerad bana som sträcker sig hela vägen mellan Göteborg, Kalmar och Karlskrona via Borås, Värnamo, Alvesta, Växjö och Emmaboda. Den trafikeras både interregionalt, regionalt och lokalt. för delen Växjö-Kalmar varierar mellan 140–200 km/h. För hela sträckningen gäller största tillåtna axellast 22,5 ton och lastprofil A, dock är flera av tunnlarna på sträckan angivna som trånga. I nuläget trafikeras banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen, helger är det något färre. Ungefär 2 godståg per dygn trafikerar sträckan. Mellan Alvesta och Växjö finns åtta plankorsningar som är försedda med ljud- och ljussignaler samt helbommar.
Nuläge och brister:	Alvesta–Växjö är ett av Sveriges mest belastade enkelspår. Bara Helsingborg–Maria och Hässleholm–Kristianstad har fler tåg. I nuläget trafikeras banan av 108 tåg per vardag, det vill säga 54 tåg i vardera riktningen, helger är det något färre. Ungefär 2 godståg per dygn trafikerar sträckan. Mellan Alvesta och Växjö finns åtta plankorsningar som är försedda med ljud- och ljussignaler samt helbommar. I Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 pekas hela Kust till kustbanan ut som en (1) av sexton (16) namngivna brister. Utpekandet avser brister i kapacitet, punktlighet och robusthet. Banan har en betydande brist i kapacitet mellan Alvesta och Växjö på grund av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och otillräckliga mötesmöjligheter vilket begränsar möjligheten att utveckla trafiken. Enligt Trafikverkets sammanställning av förseningsstatistik ligger Alvesta i botten i södra Sverige när det gäller punktlighet för tågtrafiken. Det beror till viss del på att kapaciteten mellan Växjö och Alvesta är otillräcklig i förhållande till den trafik som rullar på banan. Sträckan medger ingen återställningskapacitet för tågtrafik som redan är försenad. Sträckan medger inte heller taktfasttrafik.

	Sträckan Alvesta–Växjö utgör södra Sveriges "getingmidja", en central länk där trafik inte bara inom Kronoberg passerar utan även mellan Kalmar, Blekinge, Jönköping, Västra Götaland och Skåne. Den strategiska placeringen gör att åtgärder på sträckan får stor betydelse för hela södra Sverige. Sträckan trafikeras av fem olika tåglinjer – varav tre är Krösatåg – som tillsammans kopplar samman fem regioner. Den höga belastningen i kombination med komplex trafikering gör behovet av kapacitetshöjande åtgärder särskilt angeläget. För att möjliggöra kollektivtrafik med hög kvalitet planerar Region Kronoberg att förutom timmestrafik med Öresundståg också trafikera sträckan Alvesta–Växjö med tre lokaltågslinjer, vardera med en timmes turtäthet: en linje Växjö–Hässleholm samt två linjer Växjö–Jönköping, där den ena går via Värnamo och den andra via Nässjö. Det innebär en plan för taktfast 20-minuterstrafik på sträckan. Ambitionen formulerades i det tågstrategiska underlaget till Region Kronobergs trafikförsörjningsprogram, som antogs hösten 2021. För att denna trafikering ska vara möjlig krävs att hela sträckan Alvesta–Växjö byggs ut till dubbelspår. Inför den nya planperioden 2026–2037 aviserade staten att vissa objekt kunde omprövas. Under 2024 skedde detta för den namngivna åtgärden i den gällande planen – etappen Räppe–Växjö. Omprövningen motiverades utifrån att mötesspåret i Grönsängen då behövde namnges i kommande plan samt på att planerna för sjukhuset i Räppe avbrutits. Mot denna bakgrund ansåg Region Kronoberg det nödvändigt att uppdatera analysen av hur olika åtgärder påverkar kapaciteten på denna korta men kritiska sträcka. En oberoende konsult fick därför i uppdrag att sammanställa rapporten "Kapacitetshöjande åtgärder Alvesta–Växjö – Analys av konsekvenser för trafikering". Rapporten bekräftar tydligt att kapacitetsproblemen på sträckan påverkar anslutande banor och att flera åtgärder är nödvändiga för att förbättra robustheten och minska restiderna.
Åtgärd:	Region Kronoberg anser att hela sträckan Alvesta-Växjö får dubbelspår, vilket även stöds av Regionsamverkan Sydsveriges prioriteringar. Rapporten som Region Kronoberg har tagit fram rekommenderar en prioritetsordning för kapacitetsstärkande åtgärder, där etappen Gemla–Räppe bör genomföras före den namngivna åtgärden Räppe–Växjö. Region Kronoberg vill dock understryka att hela sträckan måste få dubbelspår inom en överskådlig framtid. Vid en eventuell omprövning av liggande åtgärd måste Trafikverket beakta de omfattande infrastrukturinvesteringar och utvecklingsplaner som genomförts och planeras i Växjö stad, vilket är en viktig tillväxtmotor för regionen.
Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan för åtgärden. Region Kronoberg anser att åtgärden måste vara klar senast i slutet av planperioden dvs 2037.
Kostnad:	Kostnaden för dubbelspårsutbyggnad mellan Alvesta-Växjö har i tidigt skede uppskattats till 2,1 miljarder kronor. Då inkluderas inte en permanent och hållbar lösning för Alvesta station, vilket på sikt också behövs för att få fullgod kapacitet. Kostnad enligt SEB för etapp 1 Dubbelspår Räppe-Växjö C är 519,49 miljoner kronor. Senare uppgift från Trafikverket är att åtgärden kostar **525 miljoner kronor** (+/- 30 %) i prisnivå januari 2021
Sam- och medfinansiering	In för planperioden 2022–2033 upprättades avsiktsförklaring för sam och medfinansiering av åtgärden etapp 1 Dubbelspår Räppe-Växjö C har upprättats mellan Trafikverket, Region Kronoberg, Växjö kommun, Alvesta kommun och Lessebo kommun. samfinansiering skulle ske med 20 miljoner kr från länstransportplanen

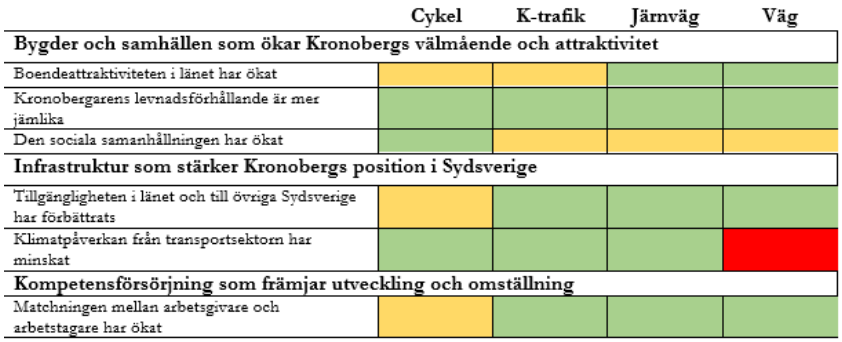
	och medfinansiering på 53 miljoner kronor. Avsiktsförklaringen skulle senast i början av 2024 ha gått över till att avtal, men så skedde inte. In för planperioden 2026 – 2037 har Region Kronoberg prioriterat att 25 miljoner kronor ska avsättas som samfinansiering av åtgärden och detta utan att avsiktsförklaring har upprättats.
Förväntad effekt:	Åtgärden bidrar till ekologisk hållbarhet genom att göra kollektivtrafiken attraktivera vilket leder till överflyttning från väg- till tågtrafik. Detta reducerar utsläpp från vägtrafiken. Åtgärden bedöms bidra till social hållbarhet genom att tillgängligheten i kollektivtrafiken ökar för alla, men särskilt för personer med mindre resurser.
Effekter bostad:	Både Alvesta och Växjö är i en intensiv utvecklingsfas, bland annat när det gäller bostadsbyggande. I dag hämmas dock utvecklingen av osäkerheten för utbyggnaden av den aktuella sträckan.
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	 Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar

Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat	Hälsa	Landskap	Trafiksäkerhet			
Nytta enligt ESB	Nettonuvärde: -486		Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt				
Underlag	SEB 2021-05-27 TRV 2020/66057; TRV 2019/16039		ÅVS 2020-12-18 TRV 2019/16039				
Kommentar till åtgärden							

Tillbaka till: 3.3 Större investering sam- och medfinansiering

Sydostlänken mötesstation

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 5 utgörs av riksväg 25 Kalmar-Växjö-Halmstad samt riksväg 15 ”Tvärleden” från Karls-hamn till Halmstad via Olofström-Lönsboda-Osby- Markaryd-Knäred-Veinge. I detta stråk ingår också Sydostlänken och Markarydsbanan.
Funktion:	En järnvägsförbindelse mellan Älmhult och Blekinge Kustbana är viktig för basindustrin och dess framtida utveckling. I dagsläget trafikeras befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström av omfattande godstrafik till och från Volvos fabriker och en upprustning av järnvägen är av väsentlig betydelse för att Volvo ska kunna utöka sin produktion. Karlshamns kommun och hamnbolag har investerat i en ny godsbangård och kombiterminal för att möjliggöra intermodala transporter mellan sjöfart och järnväg samt elektrifierat järnvägsspåret till hamnen. Trafikeringen med godståg ökar kontinuerligt. Genom Sydostlänken skapas förutsättningar för ett effektivare trafikeringsupplägg med direktförbindelse till framförallt hamnen i Karlshamn. Genom att knyta ihop Södra stambanan med Blekinge kustbana möjliggörs för genomgående trafik för både gods- och persontåg. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan och bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet.
Nuläge och brister:	Upprustning av järnvägen Älmhult – Olofström och ny järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbanan för att möjliggöra effektiva och moderna godstransporter till och från Karlshamns hamn. Åtgärden innebär en avlastning av Södra stambanan, Blekinge kustbanan och Skånebanan. Den bedöms öka flexibiliteten och robustheten i transportsystemet. För att också möjliggöra persontrafik på sträckan Älmhult – Karlshamn behöver två mötesstationer byggas, vilka kommer att finansieras av de regionala planerna i Kronoberg och Blekinge. Efter beslut i Regionstyrelsen den 12 december 2023 (23RGK2167) undertecknades ett samfinansieringsavtal med Trafikverket. Enligt avtalet ska region Kronoberg samfinansiera åtgärden med 35 miljoner kronor i prisnivå 2021. Uppräknat till dagens prisnivå innebär det att 44 miljoner kronor ska prioriteras för perioden 2026–2037. Finansieringsavtalet som undertecknades 2023 var en uppföljning på avsiktsförklaringen som undertecknades 2017.
Åtgärd:	Projektet Sydostlänken som helhet innebär upprustning och elektrifiering av befintlig järnväg mellan Älmhult och Olofström (41 km) samt nybyggnad av järnväg mellan Olofström och Blekinge kustbana (18 km). För att möjliggöra en effektiv trafikering genom Älmhult ingår även kapacitetshöjande åtgärder på Älmhults bangård. För att möjliggöra för persontransporter krävs bland annat ytterligare mötesspår och åtgärder för resandeutbyte i berörda stationsorter.
Tidplan:	Trafikverket har under 2021 inlett arbetet med att ta fram järnvägsplan vilket normalt är en process på ett par år. Sommar 2022 planerar trafikverket att besluta om vald korridor för ny järnväg. Regeringen fattade den 4 juli 2024 beslut om att Sydostlänken får förberedas för byggstart. Det innebär att projektet placeras i en byggstartsgrupp med möjlighet till byggstart 2027–2029. Att projektet placerats i en byggstartsgrupp är inte samma sak som att få ett byggstartsbeslut, för det krävs en lagakraftvunnen järnvägsplan och ett nytt regeringsbeslut.
Kostnad:	Enligt uppgifter för nationell plan 2018–2029 är kostnaden för Älmhult-Olofström-Blekinge Kustbana (Sydostlänken, etapp 1 och 2), elektrifiering och upprustning samt ny bana satt till 2,8 miljarder kronor. reserverat i den nationella planen 2018–2022 var 1,6 miljarder. Enligt 2017 års prisnivå behövs ytterligare 1,2 miljarder kronor avsättas till åtgärden.

	I förslag till nationell plan 2022–2033 anges en kostnad för åtgärden på 5,3 miljarder kronor. Sedan föregående plan har objektet utökats med bland annat bangårdarna i Olofström och Karlshamn samt ett mötesspår på Blekinge kustbana.
Sam- och medfinansiering	Enligt samfinansierings avtalet ska region Kronoberg samfinansiera åtgärden med 35 miljoner kronor i prisnivå 2021. Uppräknat till dagens prisnivå innebär det att 44 miljoner kronor ska prioriteras för perioden 2026–2037.
Förväntad effekt:	Möjliggöra att även persontrafik ska kunna trafikera sysostlänken.
Effekter bostad:	Åtgärden förbättra möjligheten för boende och personalförsörjningen för näringslivet i stråket Älmhult, Olofström Karlshamn.
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	 Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor; Näringslivets transporter; Tillgänglighet regionalt; Jämställdhet; Funktionshindrade; Barn och unga; K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat; Hälsa; Landskap; Trafiksäkerhet
Nytta enligt ESB	Nettonuvärde: 2 110 Sammanvägning av ej värderbara effekter Positivt
Underlag	SEB 2024-03-04, delen Olofströms bangård, TRV 2020/66057, TRV 2022/107463 ~~SEB 2017-08-23~~ ~~TRV 2016/59617~~
Kommentar till åtgärden	Tidiga uppgifter om självfinansiering graden för trafikering av sydostlänken ligger den endast på ca 15 procent. Kostnaden för Region Kronoberg är dock mycket låg då endast någon kilometer ligger i Kronoberg.

Tillbaka till: 3.3 Större investering sam- och medfinansiering

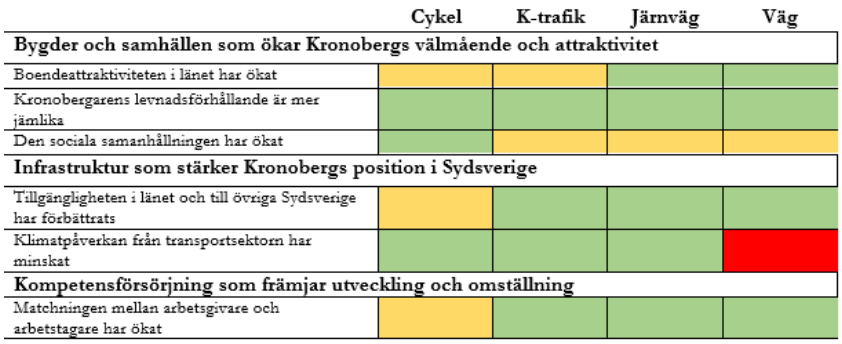
Bilaga 1B: Beskrivning av åtgärder till ” Större investering väg”

Större investeringar väg eller namngivna åtgärder som den också omnämns som, är den största posten för Region Kronobergs Länstransportplan. Nedan sammanfattas samtliga åtgärder som Region Kronoberg prioriterar som namngivna åtgärder. Texterna är i huvudsak hämtade från Trafikverkets samlade effektbedömning, SEB, och åtgärdsvalsstudier, ÅVS. I Trafikverkets samlade effektbedömningar, SEB, görs dels beräkningar men också bedömningar över hur åtgärden bidrar bland annat till de transportpolitiska målen det vill säga funktionsmål och hänsynsmål. Varje målområde har också underområden som bedöms. I sammanställningen nedan har dessa bedömningar sammanfattats i tabellen. Vidare i sammanfattningen nedan görs också en enkel värdering över hur åtgärden bidrar till måluppfyllelsen och arbetet med Region Kronobergs regionala utvecklingsstrategi Framtidens Kronoberg i världen – Kronobergs utvecklingsstrategi 2025–2035. I bilagan miljökonsekvensbeskrivning och socialkonsekvensanalys ges en mer utförlig konsekvensbeskrivning av åtgärderna. Den bilagan tar också upp konsekvenser för barn.

På Trafikverkets hemsida under ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag” finns samlade effektbedömning, SEB, för nerladdning: Direktlänken är: Samhällsekonomiskt beslutsunderlag - Bransch

LvG 941 Lillagården-Stenbrohult

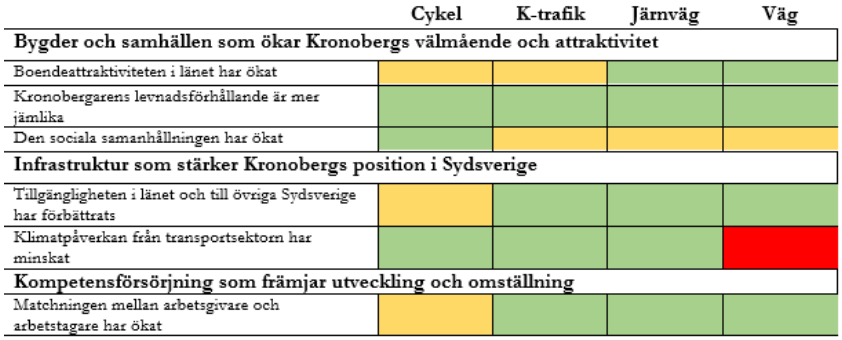
Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår inte i något utpekat stråk.
Funktion:	Väg 941 är en 11,2 km lång vägsträcka mellan Lillagården och Stenbrohult norr om Fröseke i nordöstra delen av Kronobergs län i Uppvidinge kommun. (Tidigare har sträckan benämnts Grönskåra-Fröseke.) Näringslivet, framförallt skogsnäringen, har länge påpekat att det är viktigt att bredda väg 941. Under lång tid har det också i bygden funnits starka önskemål om förbättringar av vägen. Vägen trafikeras av lastbilstransporter till och från Södras anläggning i Orrefors och Bergs Timbers anläggning i Mörlunda. Lastbilstrafiken har ökat på senare år då Berghs Timber har förvärvat sågverk i närområdet, varvid väg 941 blivit en del i den närmaste vägen mellan dess produktionsenheter. Även viss fjärrtrafik med lastbil nyttjar vägen.
Nuläge och brister:	Vid senaste trafikmätning 2016, av väg 941 var årsdygnstrafik (ÅDT) i södra mätpunkten den totala trafiken 170 varav 35 tunga. Södra mätpunkten är den ordinarie mätpunkten för vägen. I ny mätpunkt i norra delen uppmättes 2016 ÅDT total trafik 130 varav tung trafik 30. Med anledning av den låga trafikmängden och med hänsyn till andra behov, har åtgärder på väg 941 inte kunnat prioriteras. Bärighetssituationen på vägen har varit besvärande. I samband med Trafikverkets verksamhetsplan 2012 genomfördes bärighetsförstärkande åtgärder. Vid planeringen av åtgärder möjliggjordes också att medel från olika anslag kunde läggas samman för att genomföra åtgärder på vägen. Detta resulterade i att längre mötesplatser kunde byggas och vägens bärighet förbättras. Av vägens 11,2 km har sammanlagt ca 3,7 km uppnått en bredd av ca 6,5 meter. Arbetet var klart våren 2013. Kvar återstår ca 7,3 km fördelat på 13 sträckor, som har en bredd av 5,3 meter. I och med att vägen nu har ett flertal mötesplatser och god bärighet innebär det att breddning av återstående kilometer skall ses som en standardhöjning och då finansieras av medel från Länstransportplanen.
Åtgärd:	Breddning av de resterande 2/3 av vägen, ca 7,5 km, till mins bredd på 6,5 m.
Tidplan:	2026 - 2027

Kostnad:	Kostnaden för breddning av resterande 7,5 km har varierat kraftigt. Inför planeringen av länstransportplanen 2018–2029 uppskattades kostnaden till 13–21 miljoner kronor. Under remissperioden av Länstransportplanen hade nya kostnadsuppskattningar tagits fram och totalkostnaden låg på 37,3 miljoner kronor. Den kostnaden inkluderar att en smal bro ersätts med bredare bro. Kostnadsuppskattningen inkludera ej bl.a. arkeologi, åtgärder inom vägens sidoområden och markintrång samt att geologin i området inte har finstuderats. Den samlade effektbedömningen, SEB, blev klar efter länstransportplanen 2018–2029 hade antagits av Region Kronoberg. I den angavs en kostnad på 78 miljoner kronor. De senaste uppgifterna från trafikverket (våren 2025) gör gällande att kostnaden för vägen uppgår till 79 miljoner kronor. En del av kostnaderna är redan upparbetade och för perioden 2026–2037 prioriteras74 miljoner kronor. Preliminära uppgifter från Trafikverket pekar på att totalkostnaden för åtgärden kan bli lägre.
Förväntad effekt:	Minska risken för avåkningar och förbättra framkomligheten för framförallt lastbilstrafiken. Detta innebär att trafikmängden av framförallt lastbilar kommer att öka. Inga hastighetsjusteringar kommer att genomföras.
Effekter bostad:	Inga planer finns för utpekade bostäder i åtgärdens närhet.
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	 Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor; Näringslivets transporter; Tillgänglighet regionalt; Jämställdhet; Funktionshindrade; Barn och unga; K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat; Hälsa; Landskap; Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -41 Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ
Underlag:	SEB: 2019-09-18 ÅVS 2018-xx-xx TRV 2018/41187
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg har framfört: • Medfinansiering från näringslivet ska prövas av Trafikverket. • Då bron har bedömt har tillräcklig bärighet ska behovet av dess breddning särskilt prövas om det måste utföras.

Tillbaka till: 3.4 Större investering väg

Väg 834 Hovmantorp, korsning med järnväg

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår som en avstickare till stråket vilket bl.a. utgörs av riksväg 25
Funktion:	Stråket har viktiga funktioner på internationell, nationell, mellanregional, regional och lokal nivå. God tillgänglighet för personresor är betydelsefullt längs kust-till-kuststråket. Stråket har stor betydelse för pendling såväl inom som utanför länets gränser. Linnéuniversitetet har campus både i Växjö och i Kalmar, vilket ytterligare förstärker behovet av goda och snabba kommunikationer längs stråket. Kust-till-kustbanan är också länets förbindelse med Göteborg, Södra stambanan och anslutande tågförbindelser till Stockholm och Malmö samt Kastrup.
Nuläge och brister:	LvG 834 passerar Kust-till-kustbanan inne i Hovmantorp. Det är också den enda förbindelsen mellan norra och sydöstra delen av samhället. I sydöstra delen av samhället bor det idag 1 050 invånare och flera områden har pekats ut av kommunen som prioriterade för exempelvis bostäder och förskola. I hela Hovmantorp bor det ca 3 000 inv. Det finns i dagsläget ingen planskild korsning för biltrafik i Hovmantorp. I takt med att tågtrafiken ökat och godstågen blivit längre har problem med täta och långa bomfällningar förvärrats vilket medför bilköer och förseningar för boende i samhället. Långa bomfällningstider innebär också ökad risk för att utryckningsfordon inte kan betjäna sydöstra Hovmantorp. Plankorsningar medför även risker i trafiksäkerheten och Trafikverket jobbar aktivt med att minska antalet plankorsningar. Mötesspåret i Hovmantorp sträcker sig över plankorsningen. Det medför att godståg i vissa fall kan bli stående relativt länge och blockera korsningen vid möten. I tidtabellsplanering och trafikledning har hänsyn tagits för att mildra problemet i avvaktan på en mer långsiktig lösning. Stängda bommar innebär också människor smiter över spåret, med allvarliga säkerhetsrisker som följd.
Åtgärd:	Åtgärdens syfte: Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i Hovmantorp. Åtgärden är uppdelad i två delar dels en planskild korsning för fordonstrafik och dels en för gående och cyklister. Enligt förslaget kommer fordonstrafiken från Storgatan (väg 834) att ledas via en ny sträckning vid norra delen av fastighet Sandvik 8, över järnvägen och ansluter till Järnvägsgatan. Förslaget börjar med en korsning på Storgatan lite längre norrut än tidigare alternativ. Detta innebär att korsningen blir tydligare för trafikanterna. Längs med sträckan söder om järnvägen, korsar ny sträckning befintlig gång- och cykelväg. Trafiksäker gång- och cykelpassage måste anläggas. Enligt förslaget ska också en planskild gång- och cykelpassage i ett stationsnära läge byggas. Trafikverket har utrett både bro över och port under järnvägen. Trafikverket har undersökt en tunnellösning för GC- trafik i ungefärligt läge för befintlig plankorsning. Dock får denna lösning oacceptabla lutningar och ingrepp i centrala Hovmantorp. Alternativet för en planskild passage i stationsnära läge är därför en trapplösning med/utan hiss.
Tidplan:	Trafikverket har inte pekat ut någon tid för genomförande. Eftersom åtgärden behöver utredas ytterligare är Region Kronobergs bedömning att den tidigast kan genomföras under perioden 2029–2037.

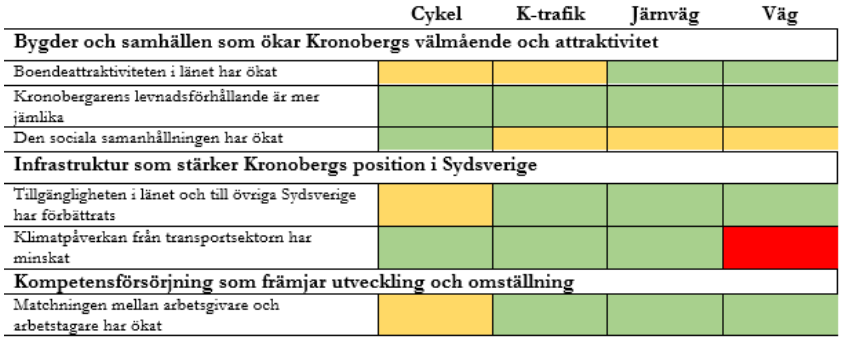
Kostnad:	Totalkostnaden för åtgärden enligt ESB 2025-04-11 uppskattad till 141 miljoner kronor i 2023 års penningnivå, uppräknat till 2025 års penningnivå uppskattas kostnaden till 145 miljoner kronor.
Förväntad effekt:	Förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten i Hovmantorp
Effekter bostad:	Hovmantorp, med sin närhet till Växjö, är ett levande samhälle och en attraktiv boendeort. Hovmantorp är strategiskt beläget mellan Lessebo och Växjö, vilket möjliggör ett stort och varierat utbud av arbeten och fritidsaktiviteter inom ett rimligt avstånd. I området som direkt berörs av åtgärden enligt Lessebos bostadsförsörjningsprogram, (2017-04-26) planeras det för perioden 2018 – 2021 för 195 bostäder och för perioden 2022–2025 för ytterligare 15 bostäder
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	 Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor / Närings-livets transporter / Tillgänglighet regionalt / Jämställdhet / Funktionshindrade / Barn och unga / K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat / Hälsa / Landskap / Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -173 Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ
Underlag:	SEB 2025-04-11 TRV 2024/35446 ~~SEB 2017-01-12~~ ~~TRV 2016/59617~~ ~~Ny SEB förväntas komma under 2021~~ ÅVS 2020-06-02 TRV 2020/564006 Finns tidigare utredning från 2011
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg ser det som viktigt att åtgärden innehåller en bra eller acceptabel lösning för cyklister.

Tillbaka till: 3.4 Större investering väg

RV 27 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken

Åtgärden är en del av Rv 27 Säljeryd-Växjö

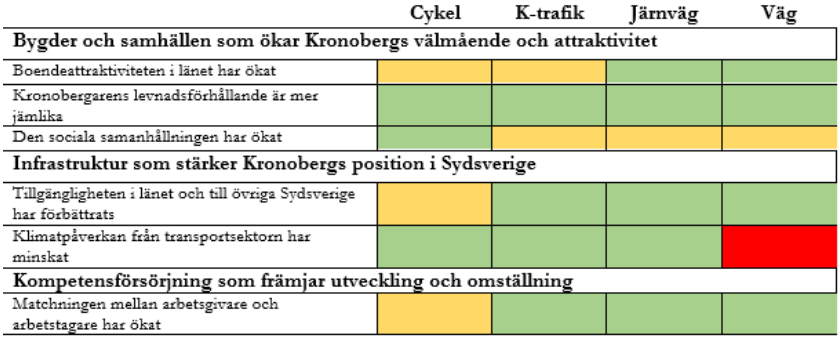
Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 4 och 9, vilken bl.a. utgörs av riksväg 27, en del av Baltic-Link
Funktion:	Rv 27 är en viktig förbindelse från Karlskrona och norrut till Växjö och vidare mot Rv 40 (Borås och Göteborg) och E4. Sträckan ingår i Baltic-Link och via hamnarna i Blekinge skapas en länk till Europa. Vilket stödjer de övergripande slutsatser som finns på Europeisk nivå där man påtalar vikten av att hitta nya transportsätt och alternativa transportkorridorer för att undvika den så kallade trafikinfarkten i Tyskland. Aktuell sträcka är också mycket viktig för arbetspendling.
Nuläge och brister:	Rv 27 har bitvis dålig plan- och profilstandard, saknar mitträcke och har otillfredsställande trafiksäkerhet. Passagen genom utkanten av Ingelstad och genom Bramstorp innebär olycksrisker samt negativ miljöpåverkan för de boende. Hela sträckan Säljeryd-Växjö är 20 km lång och har övervägande 90 km/h som skyltad hastighet men riskerar att sänkas utan mötesseparering. Vid Ingelstad och Bramstorp är skyltad hastighet 50–70 km/h.
Åtgärd:	Genom åtgärden ska vägen mötes separeras i befintlig sträckning. Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och förbättra regional tillgänglighet. Översyn av korsningar, anslutningar och sidoområde ska ske.
Tidplan:	Trafikverket har inte angett någon tidsplan, men bedömning är att åtgärden kommer att genomföras i slutet av planperioden 2025 - 2033
Kostnad:	Till länstransportplanen 2018–2029 angav Trafikverket att kostnaden för hela sträckan Säljeryd-Växjö låg på 196 miljoner kronor i 2017 års prisnivå. Inför planeringen av Länstransportplanen 2022–2033 anger Trafikverket att kostnaden ligger på 601 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. I den samlade effektbedömning (SEB) som tagits fram inför planeringsomgången 2026–2037 för åtgärden RV 27 Etapp 2 Tegnaby–Skir, inklusive förbifart Bramstorp och trafikplats till Södra länken, uppskattas kostnaden till 421 miljoner kronor. Cirka 25 procent av denna avser en etapp av Södra länken som Växjö kommun ansvarar för att finansiera. I länstransportplanen 2026–2037 prioriteras resterande 75 procent, vilket efter avräkning av redan upparbetade kostnader motsvarar 304,5 miljoner kronor. Åtgärden är därmed fullt finansierad i planen. Region Kronoberg ansökte (18RGK1436) 2018 om medel från trafiksäkerhets miljarden. Länet erhåll 63,7 miljoner kronor till standardhöjningen av Rv 23 Huseby-Marklanda. I ansökan angavs att frigjorda medel skulle användas till standardhöjningen av Rv 27 Säljeryd-Växjö.
Förväntad effekt:	Trafikmängden kommer att vara oförändrad. Hastigheten kan höjas till 100 km/h. Barn och unga gynnas när trafiken genom Bramstorp minskar.
Effekter bostad:	Inga planer finns för utpekade bostäder i åtgärdens närhet. Ingelstad erbjuder emellertid ett attraktivt boende och flera pendlar till Växjö. I Ingelstad bor ca 2 000 inv. Tingsryd som ligger ca 4 mil söder om Växjö kommer att öka sin attraktivitet som bostadsort genom åtgärden. Området sydöst om Växjö är också intressant för tätortsnära landsbygdsboende. Trafikplatsen, som ingår i åtgärden, gör att Södra Länken kan byggas. Detta möjliggör en bostadsutveckling i Växjös södra delar.

	Området Bramstorp, med ett 30-tal småhus, kan efter genomförd åtgärd utvecklas till ett mer attraktivt bostadsområde när riksväg 27 inte längre passerar genom byn.
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	 Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar
Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor; Näringslivets transporter; Tillgänglighet regionalt; Jämställdhet; Funktionshindrade; Barn och unga; K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat; Hälsa; Landskap; Trafiksäkerhet
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -95 mkr Nettonuvärdeskvot (NNK) -0,25 Sammanvägning av ej värderbara effekter Negativ
Underlag:	SEB 2024-12-06 TRV 2024/35446 ~~SEB 2017-01-09~~ ~~TRV 2016/59617~~ ÅVS 2020-06-10 TRV 2019/30222
Kommentar till åtgärden	Region Kronoberg har framfört att åtgärden måsta innehålla en bra lösning för cyklister och bra hållplatser för kollektivtrafikresenärer.

Tillbaka till: 3.4 Större investering väg

RV 23 trafikplats Räppe

Stråktillhörighet:	Åtgärden ingår i stråk 11, vilken bl.a. utgörs av riksväg 23
Funktion:	Idag har väg 23 ett körfält i vardera riktning söder och norr om korsningspunkten och två körfält genom den signalreglerade korsningen. Hastigheten varierar från att vara 80 km/h söder om korsningen till 50 km/h genom korsningspunkten och 90 km/h norr om. Riksväg 23 är av riksintresse och väg 23 utgör en viktig förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Väg 23 utgör en del av en viktig förbindelse mellan Malmö/Lund/Kristianstad, Växjö och Linköping.

	Väg 23 ingår i det av Trafikverket och landets regioner utpekade funktionellt prioriterade vägnätet (klass 2) för godstransporter, långväga och dagliga persontransporter och för kollektivtrafiken. Möjligheterna att upprätthålla jämn hastighet är av effektivitets och miljöskäl en viktig kvalitet att tillhandahålla på detta vägnät.
Nuläge och brister:	Korsningspunkten Stora Räppevägen – väg 23 är redan i dag en hårt belastad och nuvarande utformning. Den bedöms inte klara en ökad trafik i området.
Åtgärd:	I teknisk utredning har tre trafikerings principer studerats. Två varianter är med så kallad droppprefuger där den ena går över och där den andra går under Rv 23 samt en cirkulationsplats över Rv 23. I vägplanen avgörs lämpligaste trafikplatslösning.
Tidplan:	Åtgärden förväntas inte kunna genomföras förrän i slutet av planperioden.
Kostnad:	Trafikverkets uppskattning av kostnaden för åtgärden vid upprättandet av länstransportplanen 2022–2033 låg den på 84 miljoner kronor. Inför upprättandet av Länstransportplanen 2026–2037 hade Trafikverket uppskattat kostnaden till 168 miljoner kronor. Åtgärden kan inte fullt finansieras i länstransportplanen.
Förväntad effekt:	Effekterna bedöms för alla tre alternativ som studerades i den tekniska utredningen bedömdes samtliga tre som positiva, främst på grund av nyttorna för restider och resekomfort för resenärer.
Effekter bostad:	Åtgärden var i huvudsak kopplad till byggnation av sjukhuset. Det sjukhus som var planerat för området. Genom en bra och attraktiv väg till sjukhuset eller vad som i framtiden kommer att ligga på området via det övergripande vägsystemet dvs Rv23 och genom trafikplatsen, bidrar det till att minska attraktiviteten att köra genom stadsdelen Bergsnäs.
Betydelse för Framtidens Kronoberg i världen 2025–2035:	 Värderingsmatris där trafikslagen cykel, kollektivtrafik, järnväg och väg har ställts i relation till de sex förflyttningar som Region Kronoberg vill se under perioden 2025–2035. Bedömningen bygger på de funktioner, effekter och insatsområden som har lyfts fram i den regionala utvecklingsstrategin - Framtidens Kronoberg i världen. Skal nivån är: Bidra positivt till förflyttning, neutral till förflyttningen eller negativ till förflyttningar

Enligt SEB bidrag till: Funktionsmålet	Medborgarnas resor	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt	Jämställdhet	Funktionshindrade	Barn och unga	K-trafik, gång o cykel
Enligt SEB bidrag till: Hänsynsmål	Klimat		Hälsa	Landskap		Trafiksäkerhet	
Nytta enligt SEB:	Nettonuvärde: -41 mkr Nettonuvärdeskvot (NNK) -0,28			Sammanvägning av ej värderbara effekter: Posetivt			
Underlag:	SEB 2024-12-06 TRV 2024/35446 ~~SEB 2022-01-26~~ ~~TRV 2020/66057~~			**ÅVS:** ÅVS 2021-02-26 TRV2021/98189			
Kommentar till åtgärden							

Tillbaka till: 3.4 Större investering väg

Bilaga 2: Hållbarhetsbedömning

Trivector Rapport 2025:61 / Remissversion

Trivector.se



Hållbarhetsbedömning LTP Region Kronoberg

Remissversion

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Trivector

Dokumentinformation

Titel: Hållbarhetsbedömning LTP Region Kronoberg- Remissversion

Projektnummer: 25086

Rapportnummer: 2025:61

Författare: Frida Odbacke, Emma Lund, Lovisa Indebetou, Julia Nyberg

Medverkande: Kristoffer Levin

Beställare: Region Kronoberg
Kontaktperson: Per Hansson

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
Remissversion	2025-06-25	Remissversion	Beställare

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Trivector

Innehållsförteckning

1. Inledning 3
   1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 3
   1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning 3
   1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen 4
2. Avgränsningar och metod 6
   2.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad 6
   2.2. Generella avgränsningar 6
   2.3. Avgränsning av miljöaspekter 7
   2.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter 10
   2.5. Analysmetoder 13
3. Bedömning av planalternativ 15
   3.1. Studerade alternativ 15
   3.2. Bedömning av alternativ 16
4. Bedömning av planförslag 17
   4.1. Nollalternativ 17
   4.2. Planförslag 18
   4.3. Bedömning 19
   4.4. Bedömning av måluppfyllelse 20

Bilaga 1: Bedömningsmatriser 23

1. Inledning

Region Kronoberg ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Kronoberg 2026–2037. En strategisk miljöbedömning av länsplanen ska genomföras och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Kronoberg har valt att göra en bredare hållbarhetsbedömning där också en social konsekvensbedömning inkluderas.

1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263, ändrad till SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.[1] De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[2] uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Så har också skett i denna process, och en bedömning av påverkan från olika alternativ presenterades för politiken under framtagandet av planen. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i kapitel 2.

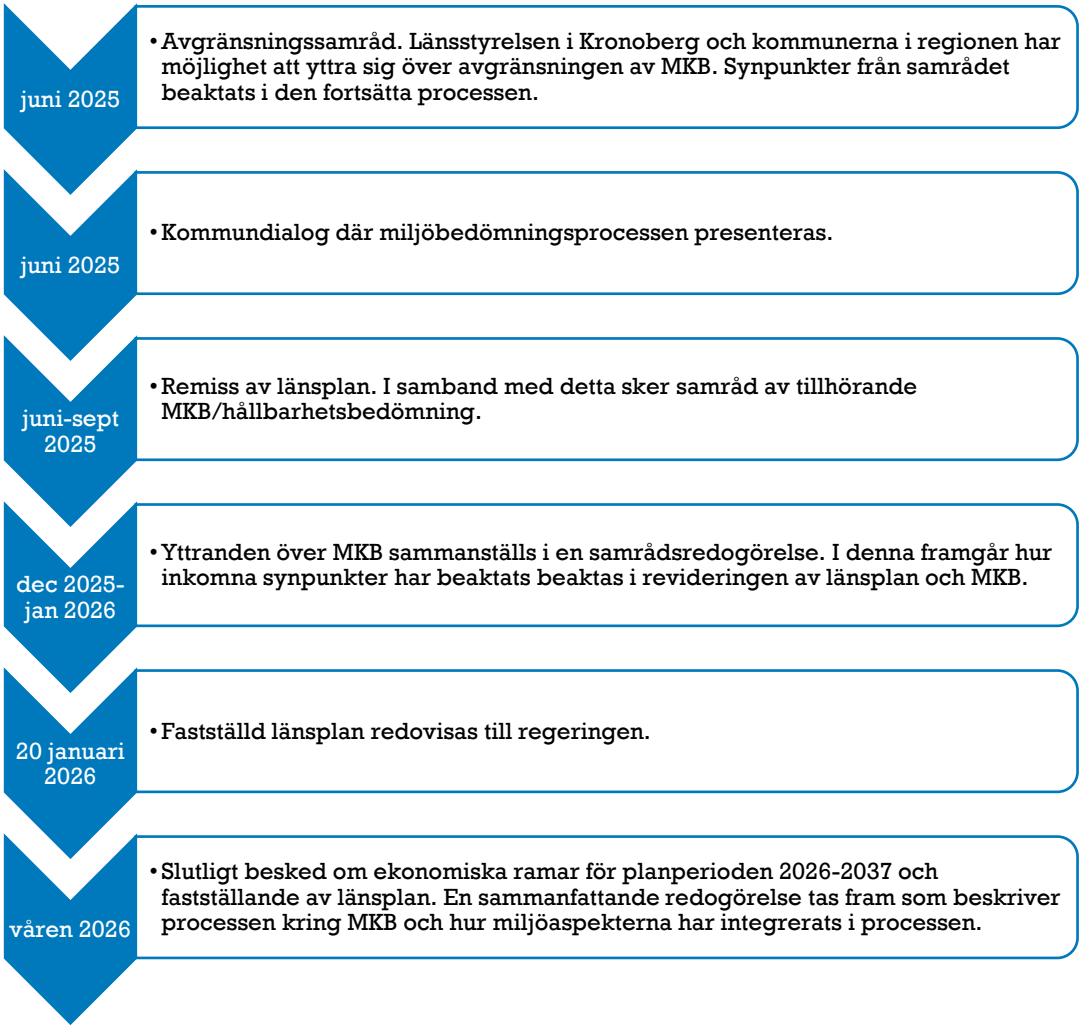
[1] Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263)
[2] Miljöbalken (SFS 1998:808)

Det finns inga lagkrav på att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms. För Region Kronoberg har en social konsekvensbedömning gjorts som presenteras tillsammans med MKB i denna rapport.

1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen

Den pågående revideringsomgången av länsplanerna styrs av infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplanen skickas på remiss kommer även hållbarhetsbedömningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30 september 2025. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 30 december 2025. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.


juni 2025
• Avgränsningssamråd. Länsstyrelsen i Kronoberg och kommunerna i regionen har möjlighet att yttra sig över avgränsningen av MKB. Synpunkter från samrådet beaktats i den fortsätta processen.
juni 2025
• Kommundialog där miljöbedömningsprocessen presenteras.
juni-sept 2025
• Remiss av länsplan. I samband med detta sker samråd av tillhörande MKB/hållbarhetsbedömning.
dec 2025-jan 2026
• Yttranden över MKB sammanställs i en samrådsredogörelse. I denna framgår hur inkomna synpunkter har beaktats beaktas i revideringen av länsplan och MKB.
20 januari 2026
• Fastställd länsplan redovisas till regeringen.
våren 2026
• Slutligt besked om ekonomiska ramar för planperioden 2026-2037 och fastställande av länsplan. En sammanfattande redogörelse tas fram som beskriver processen kring MKB och hur miljöaspekterna har integrerats i processen.

2. Avgränsningar och metod

För att få till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas, så att fokus ligger på områden där länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens rådighet.

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensbedömning, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan.

Som utgångpunkt för bedömningen finns ett antal mål som beskrivs i kapitel 4 i länstransportplanen.

2.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt och åtgärdsområden. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa tar Trafikverket fram underlag i form av *samlade effektbedömningar* och *samhällsekonomiska kalkyler*. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter) där medel också avsätts för mindre åtgärder som beslutas under planperioden. Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs för åtgärdsområdena som helhet utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan ingå i respektive område.

Hållbarhetsbedömningen görs av länsplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i Trafikverkets samlade effektbedömningar (SEB) för de namngivna åtgärderna. Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som påverkar den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

2.2. Generella avgränsningar

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och

åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

I MKB:n föreslås effekter på kort, medel-lång och lång sikt hanteras enligt följande:

- Effekter på kort sikt – första fyra åren av planperioden (2026–2029)
- Medel-lång sikt – fram till slutet av planperioden (2032-2037)
- Lång sikt – efter planperiodens slut och fram till 2050 (2038-2050)

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Kronoberg. Frågor om skillnader mellan olika delar av regionen berörs i den sociala konsekvensbedömningen. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, eftersom den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Antaganden om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed effekter av alternativ och planförslag utifrån förändringar jämtemot gällande plan med beslutade åtgärder och prioriteringar.

2.3. Avgränsning av miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkning av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 2-1. Det finns

möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort.

> 6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på
> 1. befolkning och människors hälsa,
> 2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
> 3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
> 4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
> 5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
> 6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 2-1 Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Figur 2-2 nedan. Fokusområden och miljöaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.



Figur 2-2 Miljöaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter

Aspekter och kriterier:

- **Transporteffektivitet.** Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.
- **Energieffektivisering.** Påverkan på energianvändning per fordonskilometer

- **Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur**

Åtgärder som berör klimatanpassning av infrastrukturen hanteras främst i den nationella planen och denna aspekt har därför avgränsats bort från MKB:n.

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, diskrimineringsgrunderna, barnkonventionen, Nollvisionen

Aspekter och kriterier:

- **Buller**. Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- **Fysisk aktivitet i transportsystemet**. Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- **Trafiksäkerhet**. Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
- **Luft**. Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Levande skogar; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö; Myllrande våtmarker

Aspekter och kriterier:

- **Vatten**. Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan på sjöar och vattendrag från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- **Naturresurser**. Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utradering, med speciellt fokus på areella näringar.
- **Landskap och kulturmiljö**. Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- **Biologisk mångfald**. Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

2.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning för alla. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.[3] Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

- Behovsbedömning – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
- Nulägesbeskrivning – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
- Sociala knäckfrågor – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
- Sociala nycklar – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
- Konsekvensbedömning - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
- Kompletteringar – görs vid behov.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärdsområdena med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet).

De olika stegen ovan utgår från fyra fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet:

- Inkluderande – Ledord: Makt och delaktighet
- Sammanhållen – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- Tillgänglig – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- Hälsofrämjande – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

[3] Region Kronoberg (2018) Social konsekvensanalys i regional transportplanering, verktyg för att inkludera sociala aspekter

Den sociala konsekvensbedömningen bygger vidare på det gedigna arbete som Region Kronoberg redan genomfört kopplat till den regionala utvecklingsstrategin.

Det första fokusområdet ”Inkluderande” handlar framförallt om involvering av medborgare i framtagandet av planen. Invånarna i länet spelar en central roll i arbetet med att ta fram länstransportplanen. Dialogen med invånarna sker i stor utsträckning genom kommunerna, som fungerar som en viktig länk mellan regionen och medborgarna. Förutsättningar för ökad delaktighet stärks genom att Regionen i sin dialog med kommunerna ställer frågor kopplade till olika målgruppers behov och platsers olika förutsättningar. För att säkerställa att invånarnas erfarenheter och behov står i centrum för utvecklingen genomförs också särskilda projekt, såsom Parsmo och Byresan (beskrivna i länstransportplanens kapitel 6.3), där invånarnas perspektiv lyfts genom uppsökande och inkluderande dialogmetoder. Målet för dessa projekt är att skapa hållbara mobilitetslösningar och att utveckla gator, torg och bytespunkter i byar och mindre samhällen till attraktiva, tillgängliga och väl gestaltade livsmiljöer. Ett särskilt fokus är på kvinnor och barn.

Eftersom inkludering i framtagandet av planen endast kan bedömas på övergripande nivå är fokus för den sociala konsekvensbedömningen av länsplanen på de övriga tre fokusområdena Sammanhållen, Tillgänglig och Hälsofrämjande, som kan användas för att bedöma de olika åtgärdernas och åtgärdsområdenas bidrag till social hållbarhet.

Sociala knäckfrågor och nycklar

Utifrån den metod för SKA som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Region Kronoberg har i Regional utvecklingsstrategi för Kronoberg[4] pekat ut följande utmaningar/knäckfrågor för social hållbarhet med bäring på infrastrukturen:

- Boendeattraktiviteten i länet har ökat
- Kronobergarens levnadsförhållande är mer jämlika
- Den sociala samanhållningen har ökat
- Tillgängligheten i länet och till övriga Sydsverige har förbättrats
- Matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare har ökat.

För att bemöta utmaningarna har Region Kronoberg formulerat målsättningar om vilka förflyttningar som ska verkas för i länet, vilket motsvarar det som i SKA-metodiken kallas ”nycklar”. Följande förflyttningar relaterar till utmaningarna ovan:

- Ökad boendeattraktivitet genom ökad tillgång till service, ökad befolkningsutveckling och minskad bostadsbrist. Kronoberg vill verka för att utveckla

[4] Framtidens Kronoberg i världen, Regional utvecklingsstrategi 2025-2035

livskraftiga byar med gemenskap och engagemang, hållbara och attraktiva livsmiljöer och goda vardagsmöjligheter.
- Ökad jämlikhet genom ökad folkhälsa, minskat antal ekonomiskt utsatta hushåll, och ökad sysselsättning.
- Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem samt ett transporteffektivt samhälle.
- Utveckla samhällsplaneringen och stärk Kronoberg i sin flerkärnighet genom att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk.

Bedömningsgrunder sociala aspekter

Utifrån analysen av sociala knäckfrågor och nycklar har en lista med sociala aspekter tagits fram för den sociala konsekvensbedömningen. Fokus är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper, utveckla attraktiva boendemiljöer och till att stärka flerkärnigheten i Kronoberg. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Tillgänglighet för olika grupper

- Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

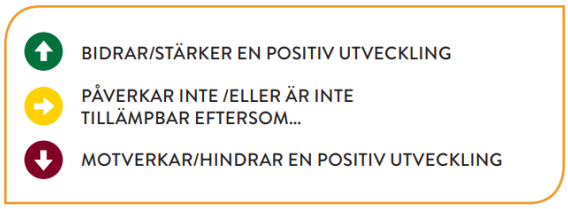
Sammanhållning

- Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- Boendeattraktivitet: Bidrag till att utveckla hållbara och attraktiva livsmiljöer och goda vardagsmöjligheter

2.5. Analysmetoder

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Den bedömning av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser som görs av enskilda objekt och åtgärdskategorier ska ses synonymt med riktningsförändring. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 2-3. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se avsnitt 2.3 och 2.4) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar hur respektive åtgärd i länsplanen påverkar de olika aspekterna antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel, där kolumnbredden visar hur stor andel av planramen som avsätts till respektive åtgärd eller åtgärdsområde. Bedömningsmatrisen för planförslaget finns i Bilaga 1.

Underlag för bedömning

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för namngivna åtgärder i Nationell plan och i länsplanerna och i de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna dock justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap. I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord belyser de samlade effektbedömningarna i viss grad även social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

För åtgärdsområdena har en övergripande bedömning gjorts utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan komma att ingå i respektive åtgärdsområde samt kunskap om generella effektsamband för olika typer av infrastrukturåtgärder.

För de sociala hållbarhetsaspekter som är geografiskt kopplade, det vill säga bidraget till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt bidraget till att stärka utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk, har geografiska analyser tagits fram som underlag för bedömningen.

3. Bedömning av planalternativ

3.1. Studerade alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebar att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder.

Under planeringsprocessen tog Region Kronoberg två teoretiska scenarier – Scenario A och Scenario B – för att visa hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den tilldelade ramen på 1,3 miljarder kronor. De två scenarierna är inte förslag till färdiga planer, utan ett sätt att illustrera olika vägval och hur olika prioriterings principer påverkar vilka behov som kan tillgodoses. Båda scenarierna innehåller åtgärder som bidrar till hållbar utveckling, men på olika sätt och med olika fokus. Därför benämns de enbart A och B, utan värderande etiketter. Scenarierna har inte använts som förslag som ska väljas mellan, utan illustrativa exempel som visar hur olika inriktningar påverkar vilka behov som kan tillgodoses inom den ekonomiska ramen.

- **Scenario A – Fokus på hållbart vardagsresande och nära åtgärder**
  Detta scenario prioriterar satsningar på cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder. Utgångspunkten är att inkludera samtliga kommuners identifierade behov inom cykel och bidragsåtgärder – vilket enligt grova kostnadsuppskattningar innebär ett omfattande investeringsbehov. Cirka 33 procent av medlen för ”mindre investeringar väg” antas i detta scenario gå till ortsnära förbättringar som också stärker gestaltad livsmiljö. Utifrån att samtliga prioriterade områden i scenariot har tilldelats de belopp som framkommit i beräkningar och uppskattningar medför det att omkring 634 miljoner kronor av ramen inte används till fysiska infrastrukturinvesteringar.
- **Scenario B – Fokus på trafiksäkerhet och stora vägprojekt**
  Detta scenario fokuserar i stället på större namngivna vägprojekt och standardhöjande åtgärder som mötesseparingar och breddningar. Samtliga åtgärder som Trafikverket har tagit fram samhällsekonomiska bedömningar för inkluderas. I scenariet minskar utrymmet för mindre åtgärder, vilket påverkar kommunernas möjligheter att få genomföra insatser i det kommunala vägnätet.

3.2. Bedömning av alternativ

Som utgångspunkt för bedömningen av alternativen skapades bedömningsmatriser för Scenario A och B som finns i Bilaga 1 där samtliga aspekter bedömts för de olika åtgärder och åtgärdsområden som ingår i de olika scenarierna. Här sammanfattas de viktigaste skillnaderna i påverkan mellan de två alternativen.

Scenario A och B är konstruerade för att betona olika aspekter av hållbarhet, där scenario A helt utesluter större vägåtgärder för att minimera den negativa påverkan på klimat och miljö som uppstår från sådana åtgärder. I stället prioriteras i detta scenario mindre investeringar och bidragsåtgärder, som har en betydligt mindre negativ påverkan på klimat och miljö. Samtidigt har dessa åtgärder stora positiva effekter på de sociala hållbarhetsaspekter som handlar om tillgänglighet för olika grupper, boendeattraktivitet och olika aspekter av hälsa. Däremot innebär scenario A begränsade bidrag till att förbättra näringslivets tillgänglighet.

Scenario B å andra sidan är konstruerat för att maximera de nyttor som uppstår från större vägåtgärder, vilket innebär betydligt större negativ påverkan på klimat, landskap och naturmiljö och biologisk mångfald, men också större bidrag till näringslivets tillgänglighet.

Båda scenarierna bidrar positivt till aspekten Boendeattraktivitet, men på olika sätt. Scenario A:s fokus på investeringar i cykelinfrastruktur, tillgängliga hållplatser och ortsåtgärder bidrar till att skapa attraktiva boendemiljöer lokalt. Scenario B:s fokus på namngivna vägåtgärder bidrar i större utsträckning till att förbättra pendlingsmöjligheterna mellan olika orter, men i mindre utsträckning till förbättringar i den lokala miljön. Skillnaderna visar sig också tydligt i vilka grupper som gynnas mest av de olika scenarierna, där Scenario A stärker tillgängligheten för barn, äldre, personer med funktionsnedsättning samt kvinnor i större utsträckning, medan Scenario B främst stärker tillgängligheten för de som reser med bil.

4. Bedömning av planförslag

Länsplanen innebär ett *planförslag* som jämförs med ett *nollalternativ*. Nollalternativet utgör en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från de nya åtgärderna i planen. Nollalternativet tolkas i denna hållbarhetsbedömning som att implementering av den gällande länsplanen (för perioden 2022-2033) genomförs. Nedan beskrivs nollalternativet och planförslaget närmare.

4.1. Nollalternativ

Nollalternativet innebär alltså att de åtgärder som fastställts i den gällande länsplanen genomförs. Med tanke på att åtgärderna ökat i kostnad sedan den gällande planen beslutades innebär det att åtgärderna i nollalternativet inte är fullt finansierade. En relativt stor del av de satsade medlen i den gällande länsplanen går till åtgärder som ökar framkomligheten för biltrafiken, men av de mindre investeringarna avsätts en relativt stor andel för cykelvägar. Tabell 4-1 listar de åtgärder som ingår i nollalternativet. För potterna motsvarar budgeten 2/3 av vad som avsatts i gällande plan eftersom 8 av planens 12 år återstår.

Tabell 4-1. Åtgärder som ingår i nollalternativet och kostnader i nu gällande plan

Åtgärd	Budget i gällande plan, tkr
Samfinansiering väg och järnväg	**45 000**
K-t-K Alvesta – Växjö dubbelspår Räppe-Växjö Etapp 1	20 000
Sydostlänken mötesstation	25 000
Större investeringar vägobjekt	**295 700**
Tpl Räppe	84 000
Lv 941 Lillagården-Stenbrohult	57 000
Väg 834 Hovmantorp, Korsning jvg, väg och cykel	72 000
Rv 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken	83 700
Mindre investeringar	**109 000**
Vägobjekt	47 000
Ortsåtgärder	4 000
Cykelvägar	50 000
Kollektivtrafik	8 300
Bidragsobjekt	**67 000**
Trafiksäkerhet och miljö, Kollektivtrafik	48 000
Enskilda vägar	19 000
Totalt för planförslaget	**516 700**

4.2. Planförslag

Jämfört med föregående plan har planramen ökat från 735,9 miljoner till 1 193 miljoner. Samtidigt har kostnadsnivån för de namngivna åtgärder som ligger kvar i planen sedan tidigare stigit kraftigt, vilket innebär att kostnaden för större investeringar vägobjekt ökat kraftigt jämfört med tidigare trots att inga nya namngivna åtgärder lagts till. Jämfört med tidigare plan är de största skillnaderna annars att potterna för mindre investeringar för vägobjekt och cykelvägar ökat betydligt, och även i viss mån bidragsobjekt inom Kollektivtrafik och Trafiksäkerhet och miljö. Tabell 4-2 listar de åtgärder som ingår i planförslaget.

Tabell 4-2. Sammanställning av planförslag

Åtgärd	Budget, tkr (%)
Samfinansiering väg och järnväg	**69 000 (6%)**
K-t-K Alvesta - Växjö KtK Dubbelspår	25 000
Sydostlänken mötesstation	44 000
Större investeringar vägobjekt	**560 500 (47%)**
Väg 941 Lillagården-Stenbrohult (fullt finansierad)	74 000
Väg 834 Hovmantorp Korsning mellan jvg, väg och cykel (fullt finansierad)	98 000
RV 27 Etapp 2 Tegnaby-Skir Inkl. Förbi Bramstorp och tpl. till S Länken (fullt finansierad)	304 500
Trafikplats Räppe (Ej fullt finansierad)	84 000
Mindre investeringar	**413 500 (35%)**
Vägobjekt	219 500
Ortsåtgärder	7 000
Cykelvägar	167 000
Kollektivtrafik	20 000
Bidragsobjekt	**150 000 (13%)**
Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och miljö	120 000
Enskilda vägar	30 000
Totalt för planförslaget	**1 193 000**

Motivering till vald inriktning

Region Kronobergs länstransportplan har utformats med ambitionen att väga samman många perspektiv och behov i en balanserad plan. Den bygger på tydliga vägval och principer för prioritering och en samlad avvägning där resurserna används där de gör störst nytta för länets

utveckling. Planen utgår från strukturbilden, trafikslagens olika roller, mål om ökad trafiksäkerhet, tidigare beslut, hållbarhetsbedömningar och samhällsekonomiska analyser, och strävar efter att både tillgodose kända behov och lyfta fram nya, strategiskt viktiga åtgärder. Som grund till prioritering har även en kommundialog genomförts och regionen har också tagit fram ett trafikstrategiskt underlag. Framtagandet av scenario A och B (beskrivna ovan) har fungerat som underlag i processen fram till den slutliga prioriteringen. Den föreslagna planen är i praktiken en balanserad väg mellan dessa två ytterligheter.

4.3. Bedömning

Som underlag för bedömningen av planförslagets påverkan på de olika hållbarhetsaspekterna skapades en bedömningsmatris som återfinns i Bilaga 1. Eftersom samtliga större investeringar och även samfinansieringen till nationell plan finns med även i nollalternativet innebär planförslaget dock i jämförelse med nollalternativet en begränsad påverkan på de bedömda hållbarhetsaspekterna. Den största skillnaden jämfört med nollalternativet är att planen innebär ökade satsningar på mindre investeringar för vägobjekt och cykelvägar och även i viss mån bidragsobjekt inom kollektivtrafik och trafiksäkerhet och miljö.

Social hållbarhet

De ökade satsningarna på mindre investeringar innebär att planen jämfört med nollalternativet bidrar positivt till medborgarnas tillgänglighet generellt, och även för personer med funktionsnedsättning, barn och äldre. Prioriteringen av mindre investeringar går också väl i linje med kvinnors resmönster och värderingar och bidrar därmed till ökad jämställdhet. Det finns potential för de mindre åtgärderna att också bidra till förbättrad tillgänglighet för socioekonomiskt utsatta grupper och att binda samman områden med olika socioekonomi, men det går inte att bedöma på förhand om denna potential realiseras eftersom det beror på var investeringarna görs. Satsningarna på mindre åtgärder bidrar också till att öka boendeattraktiviteten genom att skapa bättre tillgänglighet lokalt, vilket också bidrar till ökad transporteffektivitet. Dessutom ges bidrag till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet, möjligtvis något bidrag till minskat buller, bättre luftkvalitet och dessutom ökad trafiksäkerhet, framförallt för gående och cyklister. De namngivna åtgärder som ligger kvar sedan tidigare bidrar positivt framförallt till medborgarnas generella tillgänglighet, näringslivets tillgänglighet och boendeattraktivitet genom förbättrade pendlingsmöjligheter.

Miljömässig hållbarhet

I jämförelse med nollalternativet innebär planförslaget en begränsad negativ påverkan på klimat. Även om det enbart tillkommer mindre åtgärder jämfört med nollalternativet sker en viss negativ påverkan eftersom all ny infrastruktur innebär en negativ klimatpåverkan från byggskedet. Den negativa påverkan är dock betydligt mindre från mindre åtgärder än från större. Även påverkan på vatten, naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk

mångfald bedöms bli begränsad eftersom de tillkommande satsningarna handlar om mindre åtgärder som företrädesvis genomförs inne i samhällen, men hänsyn behöver tas i utformningen av åtgärderna för att minimera den negativa påverkan utifrån lokala förutsättningar.

Genomförandet av åtgärderna i planen som helhet utan jämförelse med nollalternativet innebär dock en negativ påverkan på klimatet där flera större väginvesteringar bedöms motverka ett transporteffektivt samhälle genom att öka biltrafikens relativa attraktivitet. Åtgärden Rv 27 etapp 2 Tegnaby-Skir innebär att den skyltade hastigheten ökar till 100 km/timme vilket leder till ökade utsläpp. Åtgärden Väg 834 Hovmantorp, korsning järnväg, väg och cykel, ligger i ett vattenskyddsområde och det finns därmed risk för att åtgärden påverkar vattenkvaliteten negativt. Alla de namngivna vägåtgärderna som ingår i planen bedöms ge en negativ påverkan på aspekterna landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Det är också viktigt att ta med sig att påverkan på den biologiska mångfalden inte begränsas till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen genom att infrastrukturen bidrar till att fragmentera naturliga ekosystem. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald ger därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt samtidigt som kompenserande åtgärder inte genomförs i tillräcklig utsträckning.

4.4. Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Tabell 4-3. Bedömning av den regionala planens påverkan på de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	→	De namngivna vägobjekten går generellt i negativ riktning eftersom de bidrar till ökat bilresande, medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning genom att förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet. Inga nya namngivna åtgärder tillkommer dock och i jämförelse med nollalternativet innebär den ökade satsningen på potter i planen att åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering ökar jämfört med nollalternativet. Samtliga nybyggnadsåtgärder har dock negativa effekter på klimatet från konstruktionsfasen.
God bebyggd miljö	→	Främst positiv påverkan vad gäller hälsa (buller och trafiksäkerhet). Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har

		betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan svagt negativ. I många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Frisk luft Bara naturlig försurning		De regionala vägobjekten leder generellt sett i svagt negativ riktning genom ökad vägtrafik och högre hastigheter. Övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken. En ökad satsning på potter i planen innebär att planen i jämförelse med nollalternativet bidrar positivt.
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från många åtgärder men i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning. Utformningen av åtgärderna spelar stor roll för påverkan.
Ett rikt odlingslandskap Levande skogar		Neutral påverkan från många åtgärder men i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från framförallt de namngivna åtgärderna.

Etappmål klimat och trafiksäkerhet

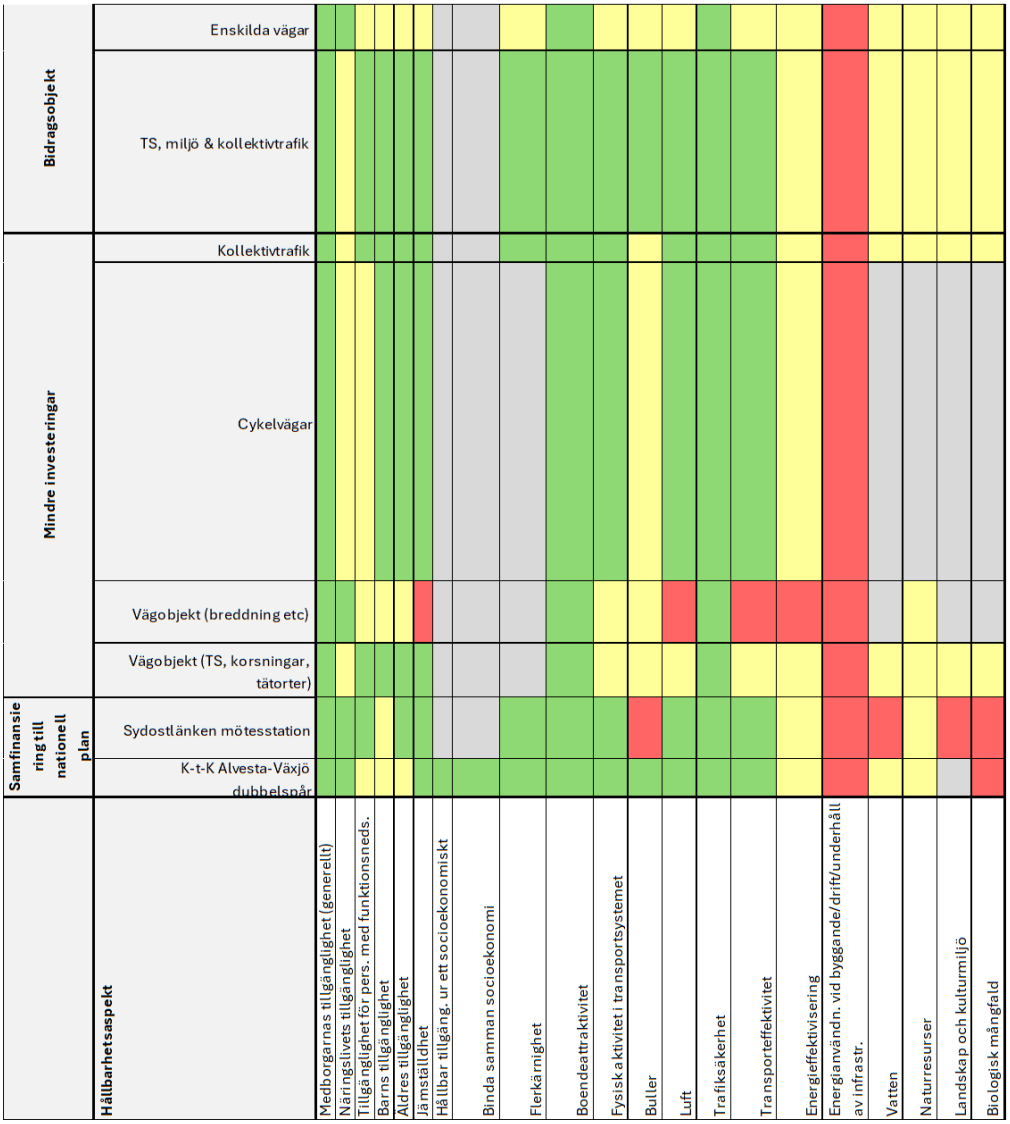
Tabell 4-4. Bedömning av den regionala planens påverkan på etappmålet inom klimat.

Mål	Bedömning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.		De namngivna vägobjekten bedöms leda till ökat bilresande trots att många av åtgärderna också innehåller satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Övriga åtgärder förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet. Trafikverket bedömer att etappmålet kan nås trots ökad trafik genom ökad elektrifiering och ökad andel biodrivmedel. Naturvårdsverket konstaterar att det är en riskfylld strategi eftersom det kräver stora mängder biodrivmedel där vägtrafiken hamnar i konkurrens med andra sektorer.

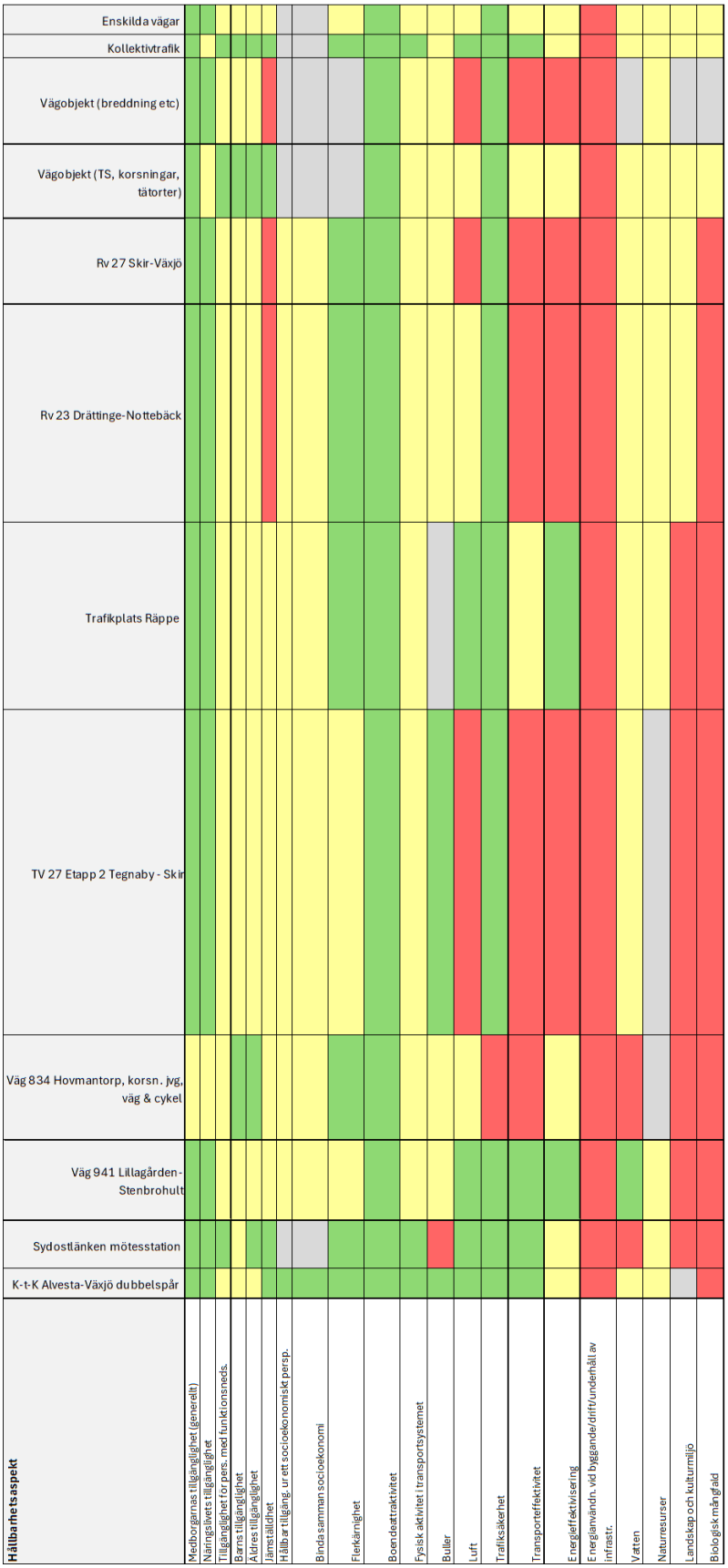
Tabell 4-5. Bedömning av den regionala planens påverkan på etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedöm-ning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom väg-trafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet om-komna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planen bedöms samlat bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen. Mindre åtgärder i potter för trafiksäkerhet och gång- och cykelåtgärder har som huvudsyfte att bidra till ökad trafiksäkerhet, i första hand för oskyddade trafikanter. Även de större vägobjekten ger trafiksäkerhetsvinster.

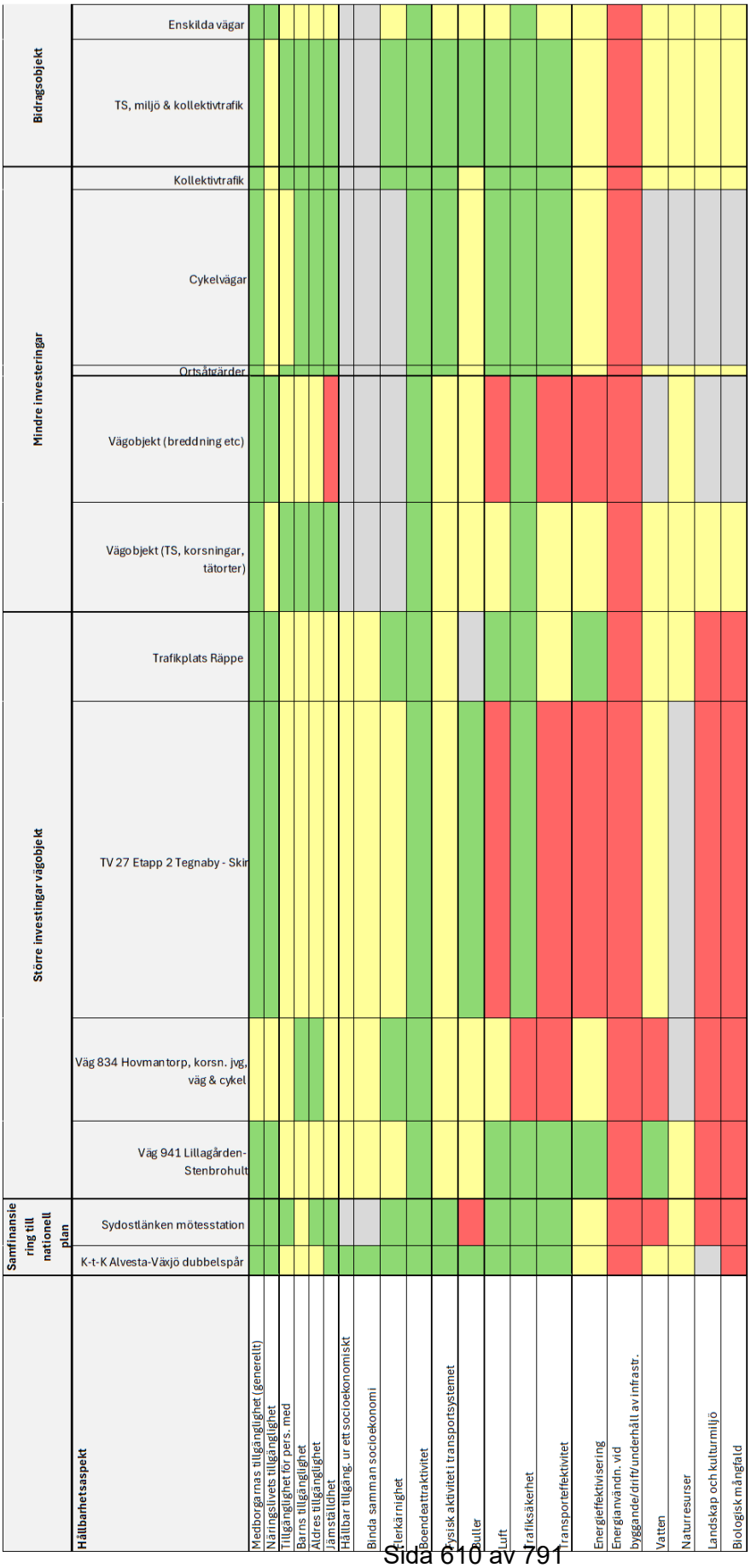
Bilaga 1: Bedömningsmatriser



Bedömning av Scenario A



Bedömning av Scenario B



Bedömning av planförslaget

§ 135

Remiss - Länstransportplan för Östergötland 2026–2037

Diarienummer: RJL 2025/2946

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- godkänna yttrande över remiss av Länstransportplan för Östergötland 2026-2037.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Östergötland är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisaett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet.

Region Östergötland presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument som regional utvecklingsstrategi och rumslig strategi för Östergötland vilket ger en tydlig strategisk riktning för länets utveckling och en röd tråd i arbetet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-22
- Förslag till yttrande daterad 2025-10-14
- Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026-2037
- Remiss av Länstransportplan för Östergötland 2026-2037
- Missiv – Remiss av Länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Remiss - Länstransportplan för Östergötland 2026–2037

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remiss av Länstransportplan för Östergötland 2026-2037.

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Ärendebeskrivning

Region Östergötland är precis som övriga regioner i landet regionalt utvecklingsansvarig aktör och med det utpekad som länsplaneupprättare. Genom beslut av regeringen den 20 mars 2025 har regionen fått i uppdrag att redovisa ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026– 2037 till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) senast den 20 januari 2026. Förslaget ska då vara remitterat och sammanställt.

Region Östergötland presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument som regional utvecklingsstrategi och rumslig strategi för Östergötland vilket ger en tydlig strategisk riktning för länets utveckling och en röd tråd i arbetet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-22
- Förslag till yttrande daterad 2025-10-14
- Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026-2037
- Remiss av Länstransportplan för Östergötland 2026-2037
- Missiv – Remiss av Länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Beslutet skickas till

Region Östergötland
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Carlos Petterson
Sektionschef Energi & Samhällsbyggande

Region Östergötland

Remiss - Länstransportplan för Östergötland 2026–2037

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Region Östergötland presenterar ett väl genomarbetat planförslag med klara prioriteringar som är baserade på strategiska dokument som regional utvecklingsstrategi och rumslig strategi för Östergötland vilket ger en tydlig strategisk riktning för länets utveckling och en röd tråd i arbetet.

Synpunkter på förslaget

Region Jönköpings län anser att Länstransportplan för Östergötland 2026-2037 på ett tydligt sätt visar hur Region Östergötlands samlade system med strategiska dokument ger förutsättningarna för de prioriteringar som görs. Bedömningen är att Region Östergötland under lång tid har arbetat systematiskt för att skapa en samlad bild med tydliga inriktningar och prioriteringar för den långsiktiga utvecklingen i hela länet. Exempelvis genom Rumslig strategi för Östergötland. Region Jönköpings län anser att detta på ett föredömligt sätt visar på kopplingen och den ”röda tråden”, från långsiktiga visioner till konkreta prioriteringar och satsningar. I länsplanen redovisas även funktionella transportstråk och de prioriterade satsningarna är på ett konsekvent sätt kopplade till dessa stråk.

Region Jönköpings län kan konstatera att de huvudsakliga satsningarna sker i stråk som främst berör andra län än Jönköpings län, exempelvis sker stora satsningar i stråket Linköping-Åtvidaberg-Västervik. Region Jönköpings län anser dock att de prioriteringar som görs är väl motiverade och ser ingen anledning att ifrågasätta dessa. I länsplan för Östergötland 2026-2037 finns även medel avsatta för icke namngivna åtgärder, så kallade trimningsåtgärder, dessa medel kommer till stor del av användas till insatser på det gemensamma stråket rv 32 mellan Mjölby och Sommen vilket Region Jönköping ser som mycket positivt.

Region Jönköpings vill samtidigt påpeka vikten av ett nära samarbete mellan regionerna i transportrelaterade frågor inte minst på järnvägssidan. Att Ostlänken kan förverkligas på ett snabbt och smidigt sätt är av mycket stor vikt för Jönköpings län, likaså den fortsatta gemensamma planeringen för nya spår söderut

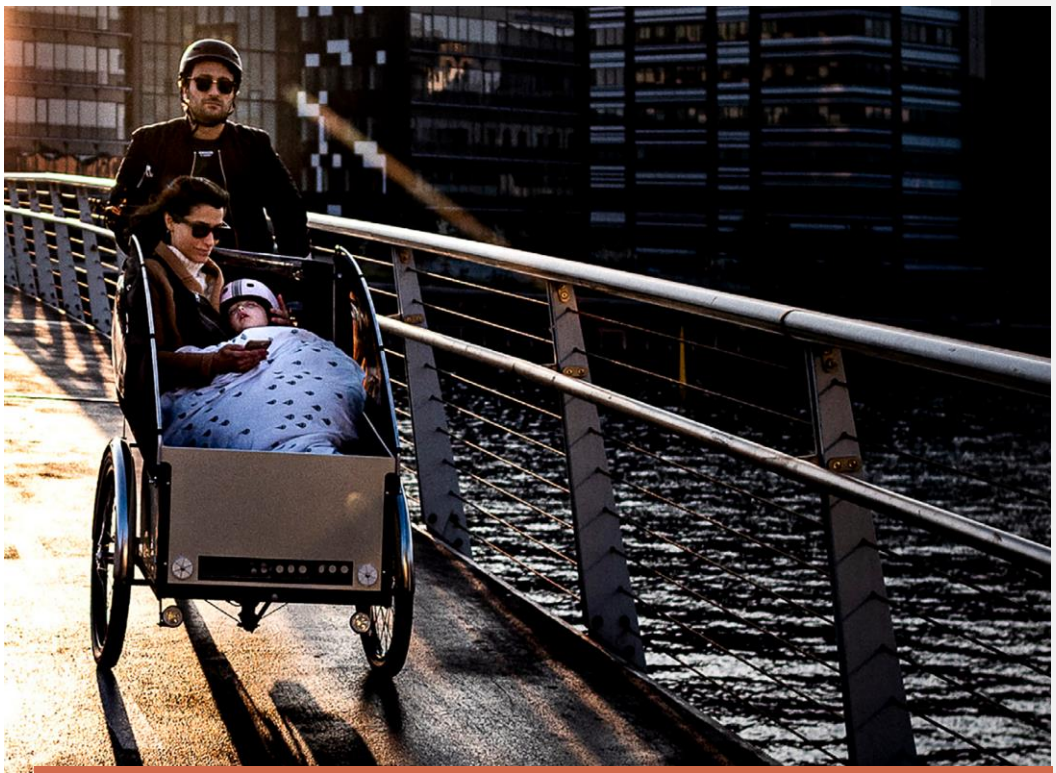
Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

från Linköping. Region Jönköpings län vill även betona vikten av ett nära samarbete kring de gemensamma vägstråken, inte minst i arbetet att hitta gemensamma långsiktiga målstandarder.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnd för trafik
infrastruktur och miljö



Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Dokumentinformation

Titel:	Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026-2037
Projektnummer:	24204
Rapportnummer:	2025:47
Författare:	Emma Lund och Anton Florén Göransson
Medverkande:	Christian Frost
Kvalitetsgranskning:	Lovisa Indebetou
Beställare:	Region Östergötland
Kontaktperson:	Jonas Jernberg

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2025-06-13	Granskningsversion	Beställare
1.0	2025-06-19	Remissversion	Beställare
1.1	2025-08-11	Justerad remissversion	Beställare

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Sammanfattning

Region Östergötland ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfra-struktur för Östergötland 2026–2037. En strategisk miljöbedömning av länsplanen ska genomföras och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Östergötland har valt att göra en bredare hållbarhetsbedömning där också en social konsekvensbedömning inkluderas.

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

Avgränsning av miljöaspekter

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån följande fokusområden och miljöaspekter, som är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå:

Fokusområde Klimat

- Trafikens klimatpåverkan
- Infrastrukturens klimatpåverkan
- Robust planering

Fokusområde Hälsa

- Buller
- Fysisk aktivitet i transportsystemet
- Trafiksäkerhet.
- Luft

Fokusområde Landskap och naturresurser

- Vatten
- Naturresurser

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

- Landskap och kulturmiljö
- Biologisk mångfald

Social konsekvensbedömning

Fokus för den sociala konsekvensbedömningen är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper och till att knyta samman regionen. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Sammanhållning

- Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- Landsbygd: Bidrag till att knyta samman stad och landsbygd

Tillgänglighet för olika grupper

- Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

Bedömning av alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. Tre olika planalternativ studerades:

- **Fokus spridda mindre åtgärder** syftar primärt till att öka trafiksäkerheten längs det statliga vägnätet och innehåller störst satsning på trimningsåtgärder samt satsningar på åtgärder för gång och cykel av de tre planalternativen.
- **Fokus stråk** syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk och innehåller störst satsningar på större vägåtgärder.
- **Fokus städer/samhällen** fokuserar på ökad trafiksäkerhet i städer och samhällen samt framkomlighet för kollektivtrafiken i starka stråk och till större målpunkter.

Jämförelsen mellan scenarierna visar att satsningar på namngivna vägåtgärder innebär störst negativ påverkan på klimat samt landskap och naturresurser, men störst bidrag till medborgarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet. Trimningsåtgärder kan också bidra positivt till tillgänglighet, samtidigt som den negativa påverkan på klimat och miljö är betydligt lägre. Satsningar på cykel och kollektivtrafik innebär stora nyttor för hälsa både genom ökad aktiv mobilitet och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Satsningar på cykel och kollektivtrafik kan också bidra till ökad social hållbarhet genom att öka tillgängligheten för grupper som har begränsad tillgång till bil, som barn och unga, äldre och funktionshindrade.

Planförslaget

Planförslaget har tagits fram med ambitionen att stärka trafiksäkerhet, kollektivtrafik och pendling i viktiga inomregionala stråk, men också med utgångspunkten att den nya planen ska vara möjlig att genomföra på ett bra sätt. Det finns ett flertal vägåtgärder som är utredda sedan tidigare vilket innebär att genomförbarheten för dessa är hög. Samtidigt är erfarenheten från den nu gällande planen att medlen i potterna överlag inte har arbetats upp. Konsekvensen av detta är att en betydligt mindre andel av planramen i detta planförslag avsätts till potter och i stället avsätts en större del av planramen för namngivna större vägåtgärder. De större vägåtgärder som nu inkluderas i planförslaget innebär tillsammans att stråket Riksväg 35 blir färdigutbyggt, och att även bristerna på Riksväg 34 hanteras inom planperioden. Åtgärderna bidrar också till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i dessa stråk.

Påverkan av planförslaget

Sammantaget bedöms planen på grund av dess stora betoning på nya större vägåtgärder ha en tydligt negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet. Planen bedöms också få en negativ påverkan på naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Flera av de större vägåtgärderna riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt, men åtgärderna behöver utredas mer noggrant innan det går att klarlägga hur stor påverkan på vatten blir. Påverkan på hälsa är svagt positiv på grund av de satsningar

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

som ändå görs på cykel och kollektivtrafik, och även påverkan på trafiksäkerhet bedöms vara svagt positiv men nyttan tillfaller främst bilister. Planen bedöms inte ha någon påtaglig påverkan på luftkvaliteten.

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framför allt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område. Medborgarnas resor sker dock inte alltid med bil, och satsningar på kollektivtrafik och cykel kan potentiellt också skapa stora tillgänglighetsnyttor som inte realiseras i planförslaget

Flera av de namngivna vägåtgärderna som ingår i planförslaget bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar.

I planförslaget bidrar förbifarterna förbi Finspång och Kisa till att stärka förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället genom att minska trafiken inne i samhällena. För övriga delar av regionen har satsningarna på trafiksäkerhet och cykel på statligt vägnät potential att bidra positivt, medan de minskade satsningarna på kollektivtrafik på både statligt och kommunalt vägnät samt på statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet påverkar förutsättningarna till ortsutveckling och flerkärnighet negativt.

Jämfört med nollalternativet innebär planens stora fokus på större namngivna vägåtgärder tillsammans med minskade anslag till kollektivtrafik och begränsade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister att förutsättningarna att resa självständigt för människor som av olika anledningar inte har möjlighet att köra bil försämras. De minskade anslagen till cykel och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunal infrastruktur kan inte heller sägas bidra till barnens bästa enligt Barnkonventionen.

Trivector Traffic · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Innehållsförteckning

1. Inledning 8
1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 8
1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning 8
1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen 9
2. Mål av relevans för hållbarhetsbedömningen 11
2.1. Nationella mål 11
2.2. Regionala mål 15
3. Avgränsningar och metod 18
3.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad 18
3.2. Generella avgränsningar 18
3.3. Avgränsning av miljöaspekter 19
3.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter 22
3.5. Analysmetoder 24
4. Nuläge och effektsamband 26
4.1. Befolkning och resande i Östergötland 26
4.2. Nuläge miljöaspekter 33
4.3. Nuläge social hållbarhet 43
5. Bedömning av planalternativ 47
5.1. Studerade alternativ 47
5.2. Betydande miljöpåverkan av alternativen 48
5.3. Sociala konsekvenser av alternativen 50
6. Planförslaget 52
6.1. Fördelning av medel 52
6.2. Motivering till vald inriktning 53
6.3. Förslagets innehåll och jämförelse med nollalternativet 54
7. Miljöpåverkan av planförslaget 56

7.1. Påverkan på klimat 56
7.2. Påverkan på hälsa 57
7.3. Påverkan på landskap och naturresurser 58
7.4. Bedömning av måluppfyllelse 59
8. Sociala konsekvenser av planförslaget 62
8.1. Generell tillgänglighet 62
8.2. Sammanhållning 62
8.3. Tillgänglighet för olika grupper 64
9. Slutsatser och medskick 65
9.1. Planens påverkan på hållbarhetsaspekterna 65
9.2. Hållbarhetsintegrering i framtagandet av planen 65
9.3. Uppföljning av hållbarhetsaspekter 66
10. Referenslista 67

Bilaga 1: Bedömningsmatris

1. Inledning

Region Östergötland ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötland 2026–2037. En strategisk miljöbedömning av länsplanen ska genomföras och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Östergötland har valt att göra en bredare hållbarhetsbedömning där också en social konsekvensbedömning inkluderas.

1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263, ändrad till SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.[1] De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länstransplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* (MKB) av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[2] uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Så har också skett i denna process, och en bedömning av påverkan från olika alternativ presenterades för politiken

[1] Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263)
[2] Miljöbalken (SFS 1998:808)

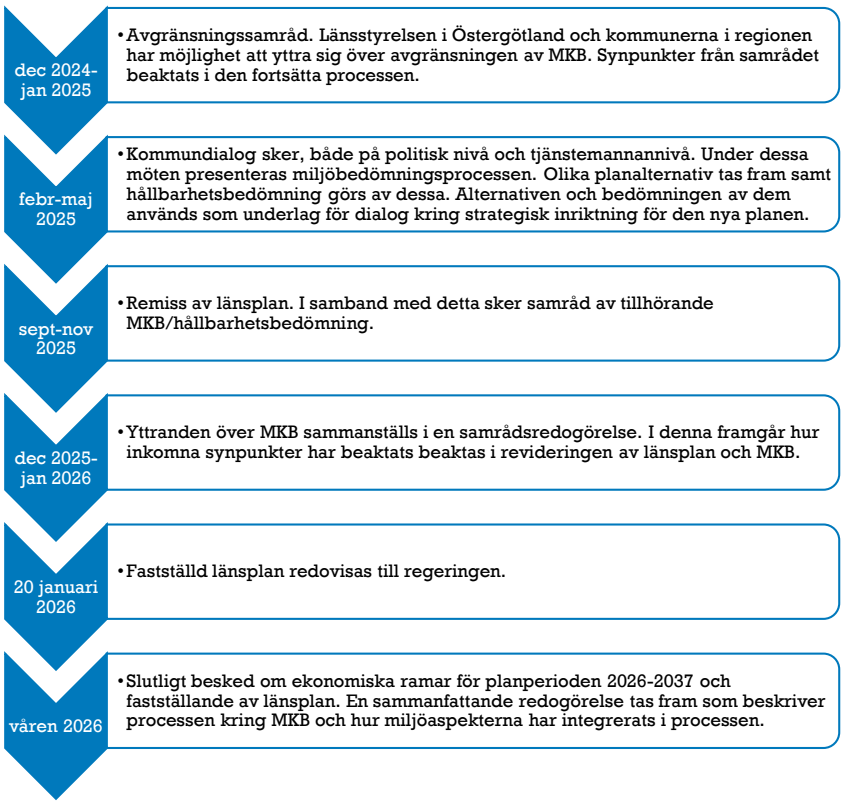
under framtagandet av planen. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i kapitel 3.

Det finns inga lagkrav på att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planer så som det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms. För Region Östergötland har en social konsekvensbedömning gjorts som presenteras tillsammans med MKB i denna rapport.

1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen

Den pågående revideringsomgången av länsplanerna styrs av infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplanen skickas på remiss kommer även hållbarhetsbedömningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30 september 2025. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 30 december 2025. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.


dec 2024-jan 2025
•Avgränsningssamråd. Länsstyrelsen i Östergötland och kommunerna i regionen har möjlighet att yttra sig över avgränsningen av MKB. Synpunkter från samrådet beaktats i den fortsätta processen.
febr-maj 2025
•Kommundialog sker, både på politisk nivå och tjänstemannannivå. Under dessa möten presenteras miljöbedömningsprocessen. Olika planalternativ tas fram samt hållbarhetsbedömning görs av dessa. Alternativen och bedömningen av dem används som underlag för dialog kring strategisk inriktning för den nya planen.
sept-nov 2025
•Remiss av länsplan. I samband med detta sker samråd av tillhörande MKB/hållbarhetsbedömning.
dec 2025-jan 2026
•Yttranden över MKB sammanställs i en samrådsredogörelse. I denna framgår hur inkomna synpunkter har beaktats beaktas i revideringen av länsplan och MKB.
20 januari 2026
•Fastställd länsplan redovisas till regeringen.
våren 2026
•Slutligt besked om ekonomiska ramar för planperioden 2026-2037 och fastställande av länsplan. En sammanfattande redogörelse tas fram som beskriver processen kring MKB och hur miljöaspekterna har integrerats i processen.

2. Mål av relevans för hållbarhetsbedömningen

2.1. Nationella mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål utan uppdelning mellan miljömässig och social hållbarhet, eftersom målen i många fall är gemensamma för MKB och SKB.

Agenda 2030

Sverige har antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling tillsammans med 192 andra länder. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. Med hållbar utveckling menas att dagens behov tillfredsställs utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2-1 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.[3]



Figur 2-1 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens *övergripande mål* (*prop. 2008/09:93*) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och

[3] Regeringskansliet (u.å., a) Agenda 2030 för hållbar utveckling

näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.[4] Målen är följande:

- *Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
  - Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010.
  - Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Generationsmål och miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De 16 miljökvalitetsmålen för Sverige[5] måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås.[6] Miljökvalitetsmålen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt

[4] Regeringskansliet (u.å., b) Mål för transportpolitiken
[5] Proposition 2004/05:150 Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag
[6] Sveriges miljömål (2025) Generationsmålet – miljöarbete för kommande generationer

- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:[7]

- **En jämn fördelning av makt och inflytande:** Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- **Ekonomisk jämställdhet:** Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- **Jämställd utbildning:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- **Jämställd hälsa:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra:** Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.[8]

[7] Regeringskansliet (2016) Mål för jämställdhet
[8] Regeringskansliet (u.å., c) Mål för funktionshinderspolitiken

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn[9], dessa är följande:

- **Artikel 2:** Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- **Artikel 6:** Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- **Artikel 12:** Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder. [10]

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa,[11] däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitikens målområden är följande:[12]

[9] Unicef (2024) Barnkonventionen
[10] Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) Diskrimineringsombudsmannen
[11] Folkhälsomyndigheten (2025, a) Tvärpolitiska områden som berör folkhälsa
[12] Folkhälsomyndigheten (2025, b) Nationella folkhälsomål och målområden

1. Det tidiga livets villkor
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. Boende och närmiljö
6. Levnadsvanor
7. Kontroll, inflytande och delaktighet
8. En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

2.2. Regionala mål

Utvecklingsstrategi för Östergötland

Region Östergötland arbetar nu med en översyn av den regionala utvecklingsstrategin. Den nya strategin är ännu inte antagen och därför är målen nedan hämtade ur den nu gällande regionala utvecklingsstrategin som antogs 2021.[13] Utvecklingsstrategin tar sikte mot 2040 och sätter upp flera prioriterade områden för regionen under de kommande åren. Följande områden har bedömts relevanta för hållbarhetsbedömningen:

- **2. Skapa ett grönare Östergötland**
  Utvecklingsstrategin tar fasta på att den gröna omställningen ska bidra till att bekämpa klimatförändringarna. Kopplat till transportinfrastrukturen lyfts kommunernas viktiga roll kopplat till fysisk planering. Strategin tar annars framför allt fasta på ny teknik för att klara klimatomställningen av transportsystemet.
- **4. Skapa attraktiva livsmiljöer**
  Samhällsplanering ses som en viktig del i att skapa goda, attraktiva och trygga boendemiljöer i regionen. Den infrastruktur som byggs idag blir bestående i generationer, varför det är viktigt att i hela regionen tillämpa en omsorgsfull gestaltning som både värnar den fysiska miljöns kulturarv och miljön. I utvecklingsstrategin lyfts att det rumsliga och fysiska perspektivet i samhällsplaneringen hjälper till att synliggöra olika utvecklingsbehov på olika platser och att Östergötland därför behöver en mer samordnad samhällsplanering för att säkerställa en god tillgänglighet till service i alla delar av Östergötland.
- **6. Knyt samman Östergötland och ta tillvara det goda läget**
  Strategin pekar även på vikten av att knyta samman Linköping och Norrköping som storregionala nodstäder, för att på så sätt även stärka regionen både lokalt, mot sitt närområde och mot omvärlden. Tonvikt läggs också vid att verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser som har goda förutsättningar för effektiv kollektivtrafik. Vidare pekar strategin även mot betydelsen av att skapa förutsättningar för hållbart resande. Transportinfrastruktur och lokalisering av samhällsfunktioner är viktiga aspekter för utvecklingen av hållbara transportsystem. Regionens transportsystem

[13] Region Östergötland (2025) Utvecklingsstrategi för Östergötland

ska vara transporteffektivt, klimatneutralt och energieffektivt. Här pekas kollektivtrafikens nyckelroll ut för att skapa ett hållbart transportsystem och att binda samman Östergötland. En väl utbyggd transportinfrastruktur av hög kvalitet skapar goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Bilen ses som fortsatt viktig i glest befolkade miljöer, men för kortare resor behöver gång och cykel vara det naturliga valet. Slutligen slår strategin även fast att ett hållbart transportsystem även ska vara ett jämställt transportsystem. Både kvinnor och mäns behov och förutsättningar ska beaktas och ges samma betydelse i planeringen, utformningen och förvaltningen av transportsystemet.

Rumslig strategi för Östergötland

Region Östergötlands första formella rumsliga strategi antogs av regionfullmäktige i oktober 2024.[14] Strategin syftar till att skapa en hållbar och sammanhållen utveckling i regionen. Den ska fungera som målbild för en framtida samhälls- och regionutveckling och ligger till grund för arbetet att utveckla en hållbar fysisk struktur i regionen.

Den rumsliga strategin tar sin utgångspunkt i två av de övergripande principerna från Utvecklingsstrategi för Östergötland: *Knyta samman Östergötland och ta till vara det goda läget* samt *Prioritera bebyggelseutveckling i, och utveckling av, platser som främjar en hållbar struktur* och sätter strategins prioriteringar i en geografisk kontext genom att formulera planeringsprinciper i olika geografiska skalor.

Storregionala/nationella/internationella principer:

- Stärk Linköping–Norrköping som storregional nod
- Stärk Östergötlands kopplingar till omvärlden
- Stärk Motala för att nyttja potentialen och på sikt bli en storregional nod
- Stärk Mjölbys roll som storregional knutpunkt

Regionala och närgeografiska principer (i urval):

- Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom:
  - Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
  - Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats.
- Utveckla samhällsplaneringen och stärk Östergötland i sin flerkärnighet genom:
  - Att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
  - En förstärkning av befintlig funktionalitet
- Ta tillvara och utveckla funktionella samband inom och över länsgräns

[14] Region Östergötland (2022) Rumslig strategi för Östergötland

Energi- och klimatstrategi för Östergötland

Länsstyrelsen har på uppdrag av regeringen tagit fram regionala miljömål för Östergötlands län som fastställdes 2003. Revideringar och uppdateringar av de regionala miljömålen genomfördes senast 2023. Den senaste energi- och klimatstrategin tar sikte mot tidsperioden 2024 till 2027.[15]

Mål som rör ekologisk hållbarhet:

- År 2045 ska Östergötland vara klimatneutralt. Etappmål är 70 procent lägre växthusgasutsläpp år 2030 jämfört med 1990.
- År 2030 ska energianvändningen vara 60 procent effektivare jämfört med 2008.
- År 2030 ska växthusgasutsläppen från transporter i Östergötland vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010.

[15] Länsstyrelsen Östergötland (2023) Energi- och klimatstrategi för Östergötland – år 2024 till 2027

3. Avgränsningar och metod

För att få till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas, så att fokus ligger på områden där länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens rådighet.

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensbedömning, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan.

3.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt och åtgärdsområden. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa tar Trafikverket fram underlag i form av *samlade effektbedömningar* och *samhällsekonomiska kalkyler*. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter) där medel också avsätts för mindre åtgärder som beslutas under planperioden. Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs för åtgärdsområdena som helhet utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan ingå i respektive område.

Hållbarhetsbedömningen görs av länsplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i Trafikverkets samlade effektbedömningar (SEB) för de namngivna åtgärderna. Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som påverkar den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

3.2. Generella avgränsningar

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

I MKB:n föreslås effekter på kort, medel-lång och lång sikt hanteras enligt följande:

- Effekter på kort sikt – första fyra åren av planperioden (2026–2029)
- Medel-lång sikt – fram till slutet av planperioden (2032-2037)
- Lång sikt – efter planperiodens slut och fram till 2050 (2038-2050)

Kommenterad [EL1]: Föreslår att vi stryker denna formulering då vi i bedömningen inte sett behov av att dela upp effekterna på detta sätt.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Östergötland. Frågor om skillnader mellan olika delar av regionen berörs i den sociala konsekvensbedömningen. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, eftersom den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Antaganden om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed effekter av alternativ och planförslag utifrån förändringar jämtemot gällande plan med beslutade åtgärder och prioriteringar.

3.3. Avgränsning av miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkning av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 3-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på
1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 3-1 Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Figur 3-2 nedan. Fokusområden och miljöaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.



Figur 3-2 Miljöaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter

Aspekter och kriterier:

- **Trafikens klimatpåverkan**. Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik samt energianvändning per fordonskilometer
- **Infrastrukturens klimatpåverkan**: Påverkan på utsläpp och energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
- **Robust planering**: Hur väl infrastrukturen passar in i ett möjligt framtida transportsystem där vägtrafiken minskar.

Åtgärder som berör klimatanpassning av infrastrukturen hanteras främst i den nationella planen och denna aspekt har därför avgränsats bort från MKB:n.

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, Nollvisionen

Aspekter och kriterier:

- **Buller**. Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- **Fysisk aktivitet i transportsystemet**. Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- **Trafiksäkerhet**. Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
- **Luft**. Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Levande skogar; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö; Myllrande våtmarker

Aspekter och kriterier:

- **Vatten**. Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan på sjöar och vattendrag från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- **Naturresurser**. Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utradering, med speciellt fokus på areella näringar.
- **Landskap och kulturmiljö**. Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- **Biologisk mångfald**. Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

3.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning för alla. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.[16] Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

- Behovsbedömning – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
- Nulägesbeskrivning – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
- Sociala knäckfrågor – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
- Sociala nycklar – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
- Konsekvensbedömning - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
- Kompletteringar – görs vid behov.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärdsområdena med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet).

De olika stegen ovan utgår från fyra fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet:

- Inkluderande – Ledord: Makt och delaktighet
- Sammanhållen – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- Tillgänglig – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- Hälsofrämjande – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

[16] Region Kronoberg (2018) Social konsekvensanalys i regional transportplanering, verktyg för att inkludera sociala aspekter

Den sociala konsekvensbedömningen bygger vidare på det gedigna arbete som Region Östergötland redan genomfört kopplat till den regionala utvecklingsstrategin och den rumsliga strategin. Det första fokusområdet ”Inkluderande” handlar framförallt om involvering av medborgare i framtagandet av planen. Denna typ av medborgardialog har i viss mån skett i framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, men inte direkt kopplat till länstransportplanen. Fokus för den sociala konsekvensbedömningen av länsplanen är därför på de övriga tre fokusområdena.

Sociala knäckfrågor och nycklar

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Region Östergötland har i Regional utvecklingsstrategi för Östergötland pekat ut följande sociala knäckfrågor med bäring på infrastrukturen:

- Delaktighet - invånarna i Östergötland behöver ha möjlighet att vara delaktiga, ha inflytande och kunna bidra till samhällsutvecklingen.
- Ojämlika förutsättningar, inte minst skillnader mellan olika socioekonomiska grupper
- En segregerad boendemiljö med skiftande förutsättningar, där platser utanför städerna inte ges likvärdiga möjligheter
- En infrastruktur med kapacitetsbrist och ojämn tillgänglighet där man vill skapa mer sammanhängande bostads-, studie- och arbetsmarknader

För att bemöta utmaningarna har Region Östergötland i den rumsliga strategin formulerat ett antal planeringsprinciper, där framförallt de närgeografiska principerna kan fungera som ”nycklar” som pekar på länsplanens möjligheter att adressera de sociala knäckfrågorna:

- Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom:
  - Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
  - Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats.
- Utveckla samhällsplaneringen och stärk Östergötland i sin flerkärnighet genom:
  - Att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
  - En förstärkning av befintlig funktionalitet
- Ta tillvara och utveckla funktionella samband inom och över länsgräns

Bedömningsgrunder sociala aspekter

Utifrån analysen av sociala knäckfrågor och nycklar har en lista med sociala aspekter tagits fram för den sociala konsekvensbedömningen. Fokus är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper och till att knyta samman regionen. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Sammanhållning

- Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- Landsbygd: Bidrag till att knyta samman stad och landsbygd

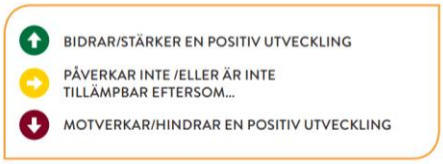
Tillgänglighet för olika grupper

- Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

3.5. Analysmetoder

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Den bedömning av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser som görs av enskilda objekt och åtgärdskategorier ska ses synonymt med riktningsförändring. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 3-3. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se avsnitt 3.3 och 3.4) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar hur respektive åtgärd i länsplanen påverkar de olika aspekterna antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel, där kolumnbredden visar hur stor andel av planramen som avsätts till respektive åtgärd eller åtgärdsområde. Bedömningsmatrisen för planförslaget finns i Bilaga 1.

Underlag för bedömning

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för namngivna åtgärder i Nationell plan och i länsplanerna och i de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna dock justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap. I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord belyser de samlade effektbedömningarna i viss grad även social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

För åtgärdsområdena har en övergripande bedömning gjorts utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan komma att ingå i respektive åtgärdsområde samt kunskap om generella effektsamband för olika typer av infrastrukturåtgärder.

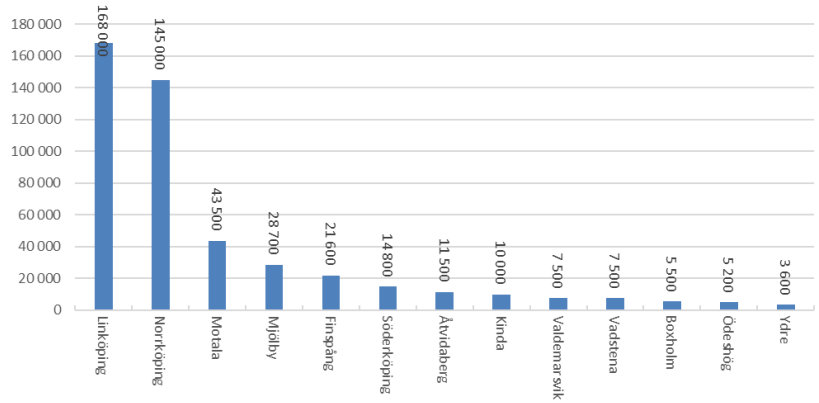
För de sociala hållbarhetsaspekter som är geografiskt kopplade, det vill säga bidraget till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt bidraget till att knyta samman stad och landsbygd, har geografiska analyser tagits fram som underlag för bedömningen.

4. Nuläge och effektsamband

4.1. Befolkning och resande i Östergötland

Befolkning och demografi

Östergötland har 13 kommuner med en sammanlagd befolkning på 472 000.[17] Det är en stor befolkning på en relativt koncentrerad yta. Invånarantalet varierar stort mellan de två större kommunerna, Linköping och Norrköping, och övriga kommuner. Sex kommuner har mindre än 10 000 invånare, se Figur 4-1.

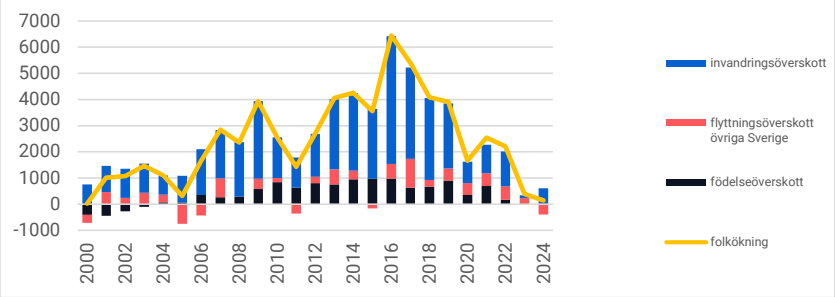


Figur 4-1 Invånarantal per kommun i Östergötland, årsskiftet 2024/2025. Källa SCB.

Östergötland är en av de regioner som har haft starkast befolkningsutveckling i Sverige under den senaste 20-årsperioden, utöver de tre storstadsområdena. Befolkningen har ökat med i snitt över 2 500 invånare per år sedan år 2000. Tidigare har man förväntat sig en fortsatt befolkningsökning, men denna trend kan nu konstateras bruten och under 2024 ökade befolkningen i Östergötland med enbart runt 150 personer, se Figur 4-2. Både en minskad invandring till regionen och ett lägre födelseöverskott orsakar den kraftiga minskningen i befolkningstillväxt. Födslar per kvinna i riket har minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffra någonsin uppmätt i Sverige. Detta resulterar i ett födelseunderskott i riket. Östergötlands län har idag runt netto noll i födelseöverskott, men stora skillnader finns inom regionen. Födelseöverskottet bärs upp av Norrköping och

[17] SCB (2024) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

Linköping som trots minskning ser ett fortsatt stort födelseöverskott, övriga kommuner i länet har växande födelseunderskott.



Figur 4-2 Befolkningsförändringens beståndsdelar i Östergötlands län. Källa: SCB. Befolkningsökningen har skiftat från ökningar på mer än 2 000 invånare per år under många år, till nära noll på bara den senaste 5-årsperioden.

Den geografiska fördelningen av befolkningstillväxten har varit ojämn under de senaste 20 åren, där de största befolkningsökningarna skett i Linköpings och Norrköpings kommuner. Den senaste 10-årsperioden har dock präglats av en befolkningsökning i flera olika delar av Östergötland jämfört med tidigare, det är först under de senaste åren som trenden har brutits. Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i delar som ligger nära en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena. I länet är denna trend med en mer bredare geografisk befolkningstillväxt nu bruten och enbart Linköping, Mjölby och Vadstena kommun såg en befolkningstillväxt under 2024, medan övriga kommuner i länet har sett en befolkningsminskning under 2024, även Norrköping och Motala kommun.

Tidigare har det primärt varit inflyttning till regionen som bidragit till befolkningstillväxten. Idag är inflyttningen i flera fall mindre omfattande än utflyttningen och hela länet har ett flyttningsnetto på runt 180. Norrköping och Motala kommun upplever ett måttligt negativt flyttningsnetto. Linköping, Mjölby, Åtvidaberg och Vadstena har ett måttligt eller begränsat positivt flyttningsnetto. Övriga kommuner i länet upplever ett flyttningsnetto runt noll. Samtliga kommuner med ett positivt flyttningsnetto ser sin inflyttning från andra kommuner i regionen, undantaget är Linköping där en majoritet av inflyttningen sker från övriga Sverige eller utlandet.[18, 19]

SCB:s tidigare befolkningsprognoser har prognostiserat fortsatt kraftiga ökningar och länet antogs kunna nå runt 527 000 invånare innan 2040. SCB gör inte årliga befolkningsprognoser för regioner och den senaste prognosen från 2023 prognostiserar fortsatt befolkningsökning för Östergötland. Beaktandes den kraftigt minskade inflyttningen och det markant lägre

[18] SCB (2025, a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner
[19] SCB (2025, b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

födelseöverskottet är prognosscenariot från 2023 inte i linje med den befolkningsutveckling som skett sedan dess i regionen.

En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från en befolkningsprognos från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen från 2023[20] visar att det sammanlagda resande med kollektivtrafik under vardagar är runt 10 procent i regionen, där buss står för merparten av resorna. Det är dock värt att nämna att resvaneundersökningen inte har haft en separat post för spårvagn. Norrköpings spårvägsnät ser över 5 miljoner årliga resor[21] och i resvaneundersökningen antas att dessa resor är fördelade mellan ’buss’ och ’övrigt’. Sannolikt kan därför andelen resor med kollektivtrafik antas vara något högre. Kollektivtrafikbarometern indikerar en marknadsandel för kollektivtrafiken på runt 20 procent av de *motoriserade* resorna för 2024.[22] Motsvarande andel i den regionala resvaneundersökningen är 15 procent, vilket också det tyder på att andelen kollektivtrafik underskattas i den regionala resvaneundersökningen.

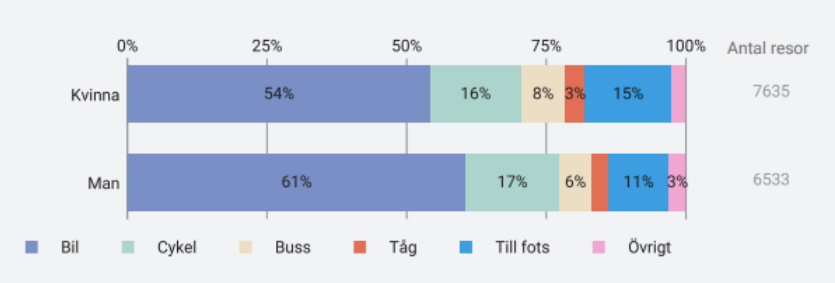
Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i länet och används vid 56 procent av resorna på vardagar. Resandet med bil ökar under helger, till 63 procent av resorna, vilket sker på bekostnaden av andra färdmedel. Ökningen på helger kan förklaras av att fritidsresor till stor del genomförs med bil.

Gång- och cykelresor står för runt 31 procent av resorna, där cykeln står för 18 procentenheter. Cykelresorna minskar kraftigt under helger, till förmån för bilresor. Vid jämförelser med den senaste resvaneundersökningen för Östergötland från 2014 framkommer en närmast fördubbling av andelen resor som företas till fots, från 8 procent 2014 till 13 procent 2023. Detta indikerar en förändring i datainsamlingsmetod och försvårar övriga jämförelser. Resandet med bil framstår som oförändrat, medan kollektivtrafiken och cykel tappar andelar till resor till fots.

Vid jämförelser av Östergötlands resvaneundersökning 2023 med riket framkommer flera skillnader. Dels är resandet med bil något högre i Östergötland vid jämförelse med färdmedelsfördelningen från Trafikanalys senaste nationella resvanesammanställning från 2023.[23] Vidare är även resor med cykel mer vanligt i Östergötland jämfört med riket.

[20] Region Östergötland (2023) Resvaneundersökning Region Östergötland, 2023
[21] Östgötatrafiken (2020) Trafikbokslut
[22] Kollektivtrafikbarometern (2024) Årsrapport 2024
[23] Trafikanalys (2024) Resvanor

Kvinnor och män



Figur 4-3 Färdmedelsfördelning kön. Källa Östergötlands resvaneundersökning 2023

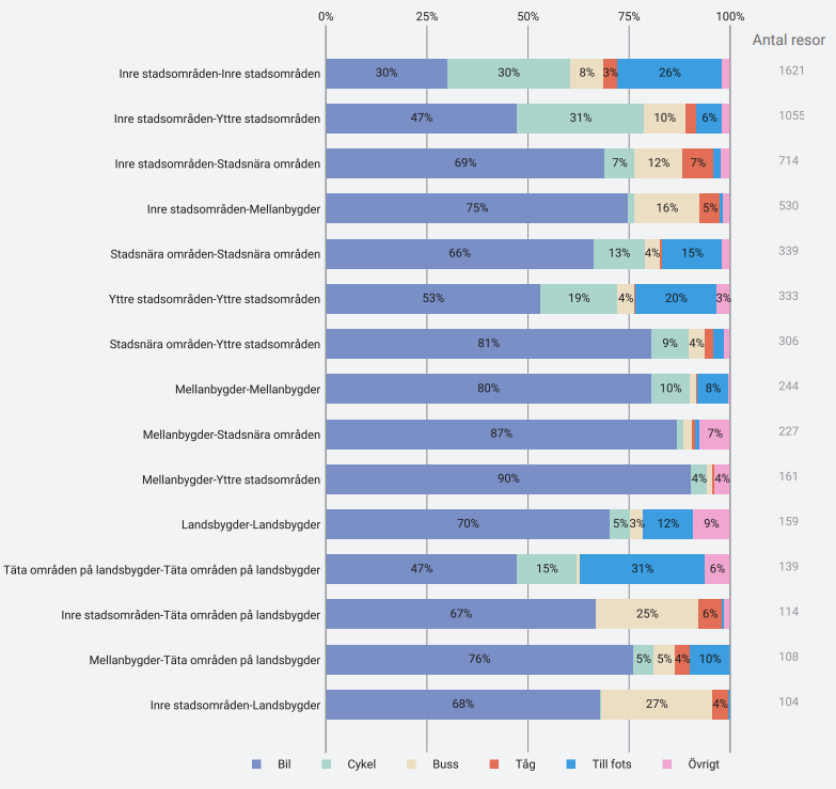
Den senaste regionala resvaneundersökningen för Östergötland indikerar förhållandevis stora skillnader mellan kvinnor och mäns resande, vilket går i linje med resultat från andra resvaneundersökningar. Kvinnor reser med bil i lägre utsträckning än män och reser i stället kollektivt i högre utsträckning än män. Resor med cykel är förhållandevis jämnt fördelade mellan könen, se Figur 4-3.

Stad och landsbygd

Östergötlands kollektivtrafiknät är ett av de största i Sverige och består av cirka 150 linjer och 2000 hållplatser, som innefattar tåg, buss, spårvagn samt anropsstyrda lösningar på landsbygden och i skärgården. Resandet sker främst i de starka regionala stråken och i tätorterna. På landsbygden erbjuds närtrafik som ett komplement vilket gör att det finns tillgång till kollektivtrafik som är organiserad av regionen i hela länet.[24]

I regionen finns även relativt väl utbyggd cykelinfrastruktur. Omfattningen varierar i kommunerna där kommunerna med flest invånare har ett mer utbyggt cykelvägnät i huvudorten och mellan tätorterna, medan de befolkningsmässigt mindre kommunerna har mindre utbyggda cykelvägnät.[25] Regionen har även en cykelstrategi som fokuserar på att identifiera potentiella nya cykelstråk och beskriver hur finansiering för regional statlig cykelinfrastruktur ska prioriteras för tidsperioden 2026-2037.[26]

[24] Region Östergötland (2020) Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030
[25] Region Östergötland (2024, a) Regional cykelstrategi för Östergötland
[26] Region Östergötland (2024, b) Regional Cykelplan



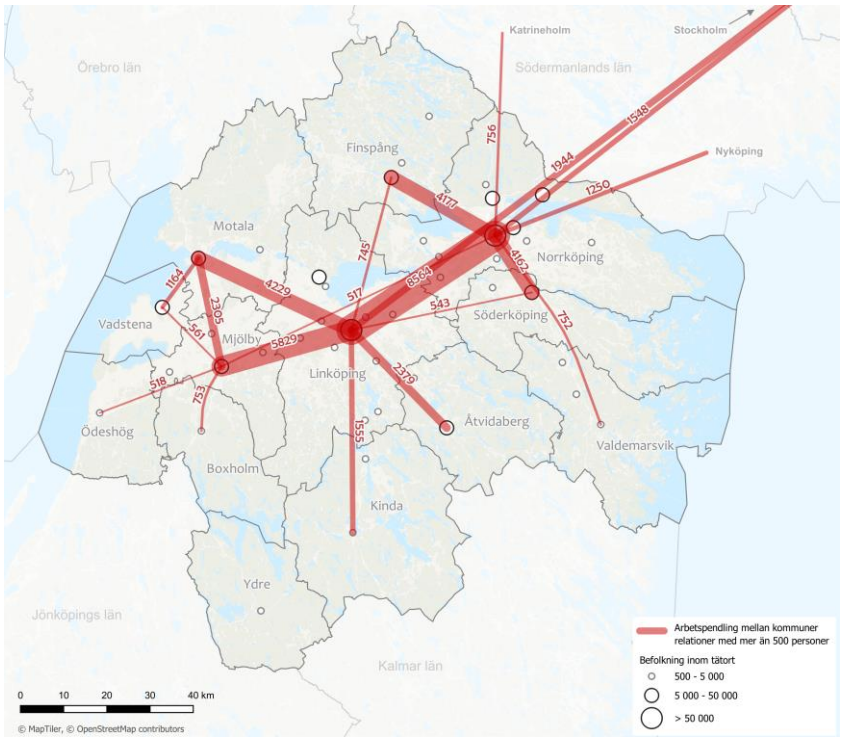
Figur 4-4 Färdmedelsfördelning per områdestyp, 15 vanligaste resorna (Områdestyp till områdestyp). Källa Östergötlands resvaneundersökning 2023

Den senaste regionala resvaneundersökningen visar att det finns betydande skillnader för hur man reser och vilka färdmedel man väljer beroende på geografisk kontext, se Figur 4-4. Bilen är det vanligaste färdmedlet för alla typer av resor, men framförallt har bilen har mycket stora resandeandelar för resor i mer landsbygdsbetonade områden och för resor från landsbygder in till städerna. Samtidigt står resor i de mer urbana områdena för en större andel av den totala mängden resor i regionen. För resor inom stadsområden står cykelresorna för cirka 30 procent av resorna, men cykeln är också ett relativt vanligt färdmedel för resor inom mindre samhällen och stadsnära områden.

Pendling i länet

Östergötlands största pendlingsströmmar är mellan Linköping och Norrköping. Betydligt fler pendlar från Norrköping till Linköping jämfört med åt andra hållet. Runt 5 500 pendlar

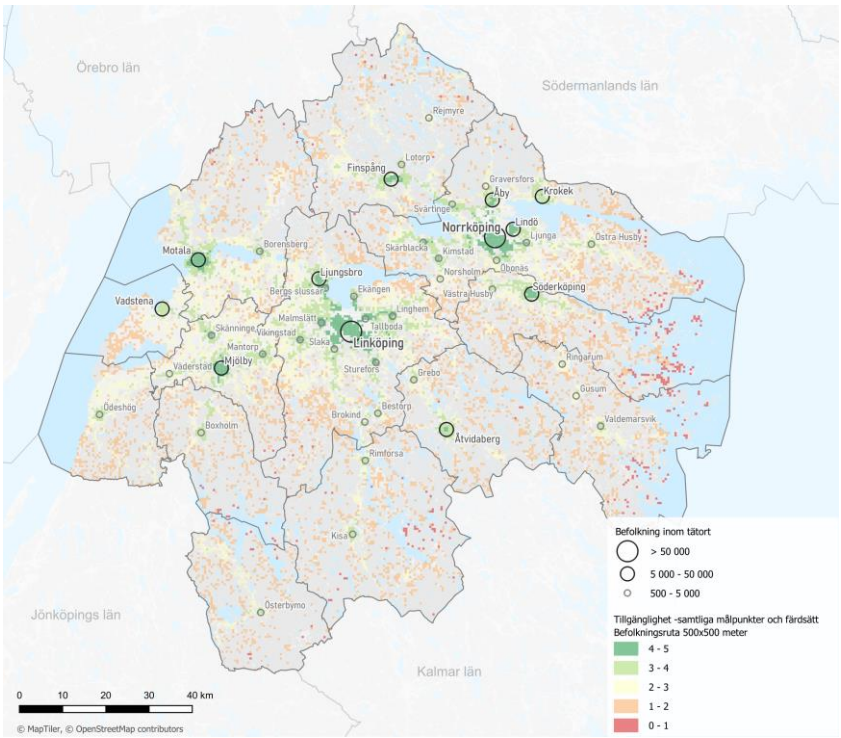
från Norrköping till Linköping, medan runt 3000 pendlar i den motsatta riktningen. Det finns också relativt stora pendlingsströmmar från Finspång samt Söderköping till Norrköping. Linköping har stor inpendling, förutom från Norrköping sker också stor inpendling från Mjölby, Motala och Åtvidaberg. En del pendling sker även från Linköping till Mjölby. Pendlingsströmmarna till Stockholm ökar snabbt, där de största pendlingsströmmarna kommer från Linköping och Norrköping, där runt 1 200 personer pendlar till Stockholm från respektive kommun. Samtidigt sker även en inte betydelselös inpendling till Östergötland från Stockholmsregionen. Det sker däremot inget betydande arbetspendlande mellan kommuner i Östergötland och större arbetsmarknader i angränsande regioner som Örebro och Jönköping.



Figur 4-5 Arbetspendling mellan kommuner i Östergötland. Källa: Regionatlas för Östergötland, Trivectors bearbetning

Tillgänglighet

Som en del av framtagandet av kunskapsunderlag för persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar för Östergötland 2023[27] togs en rad tillgänglighetsanalyser för regionen fram, där restider med bil, kollektivtrafik och cykel beräknades från olika befolkningsrutor till ett urval av olika typer av målpunkter. De olika målpunkterna viktades så att viktiga vardagsmålpunkter som skola, förskola, apotek, livsmedelsbutik och arbetstillfällen fick större vikt än målpunkter som vanligtvis besöks mer sällan, såsom köpcentrum, sjukhus och kulturella sevärdheter. Figur 4-6 visar tillgängligheten med samtliga färdmedel, medan Figur 4-7 visar tillgängligheten med linjelagd kollektivtrafik.

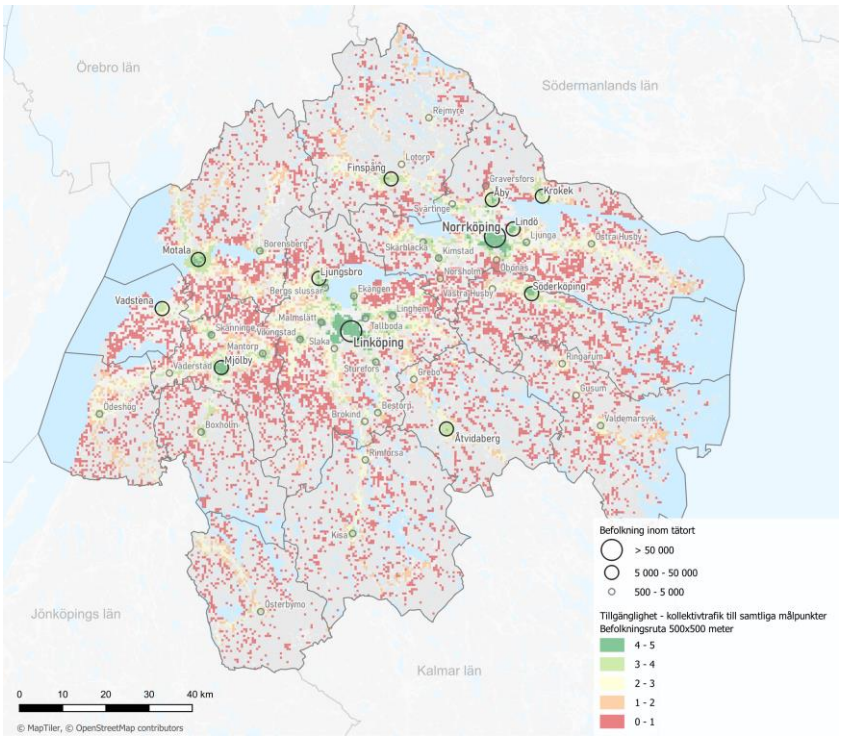


Figur 4-6 Tillgänglighet till samtliga målpunkter med samtliga färdsätt

Analyserna visar att en stor andel av befolkningen i Östergötland idag bor i lägen med god tillgänglighet till service om tillgänglighet med bil inkluderas i analysen, även om det finns områden i glesa geografier som har långa avstånd till service, se Figur 4-6. Alla invånare har

[27] Trivector (2023) Kunskapsunderlag persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar

dock inte tillgång till bil, och tittar man på tillgängligheten med linjelagd kollektivtrafik är den betydligt sämre för boende utanför de större kommunhuvudorterna och stråken in mot dem, se Figur 4-7. Därutöver tillkommer dock möjlighet att resa med närtrafik.



Figur 4-7 Tillgänglighet med linjelagd kollektivtrafik till samtliga målpunkter.

4.2. Nuläge miljöaspekter

Klimat

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.[28] Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, där utsläpp från personbilar dominerar. Sedan 1990 har utsläppen från transporter

[28] IPCC (2023) Climate change 2023: Synthesis report - Summary for Policymakers

minskat med 28 procent. Minskningarna kommer från ökad andel biobränslen och mer effektiva fordon. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.[29]

Även i Östergötland står transporterna för ungefär en tredjedel av de totala utsläppen, utrikes transporter exkluderat, se Tabell 4-1. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 95,5 %, varav personbilstrafiken står för nästan två tredjedelar.

Tabell 4-1 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Östergötland 1990–2022, mätt i 1000-tal ton CO2. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2022	Andel av totala utsläpp (inrikes transporter) 2022
Vägtrafik	831	881	1001	708	630	95,5%
Personbilar	582	585	637	468	414	62,8%
Tunga lastbilar	164	207	248	156	140	21,2%
Lätta lastbilar	47	51	84	76	66	9,9%
Bussar	36	35	27	4	6	0,9%
Mopeder och Motorcyklar	2	4	5	5	4	0,6%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	10	11	15	12	13	2,0%
Inrikes flygtrafik	40	39	28	10	15	2,3%
Järnväg	3	2	2	1	1	0,2%
Totalt (Inrikes transporter)	1715	1816	2046	1441	660	

Hälsa

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.[30]

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt

[29] Trafikverket (2025) Vägtrafikens utsläpp 2024

[30] Folkhälsomyndigheten (2025, c) Vägledning om buller och höga ljudnivåer

vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Enskilda kommuner i Östergötland genomför bullerkartläggningar och Linköping kommun har även en framtagen åtgärdsplan för buller för perioden 2024–2029. Programmet syftar till att minska invånarnas exponering för buller från vägar, spår, flyg och viss industriell verksamhet, vilket är viktigt för att förbättra folkhälsan och öka trivseln i kommunen. Inga uppföljningar av bullerexponering görs på regional nivå.

Fysisk aktivitet

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[31] Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa i högre utsträckning än vad en bilresa gör.

Regionen strävar efter att öka andelen cykelresor i länet.[32] I dagsläget varierar dock cykelresandets omfattning mellan kommunerna. I synnerhet Norrköping och Linköping har en avsevärt högre andel cykelresor än övriga kommuner, vilket bidrar till att öka regionens genomsnitt.[33]

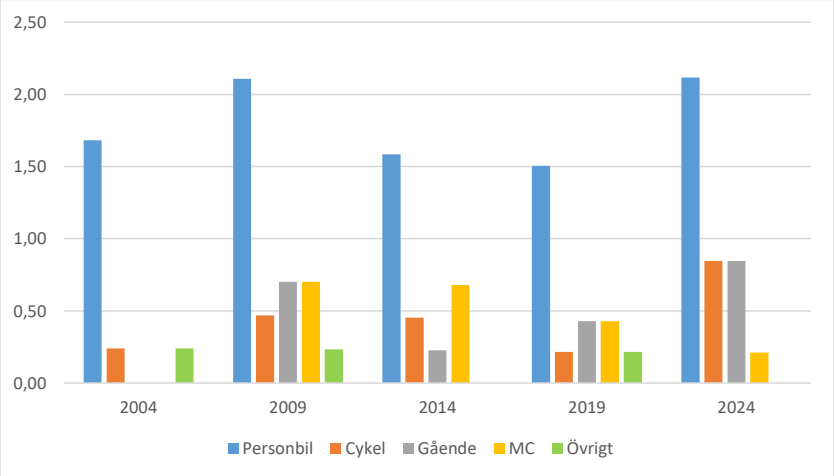
Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit de senaste decennierna i Sverige, men någon sådan tydlig trend syns inte i Östergötland. Ett ovanligt stort antal allvarliga trafikolyckor skedde under 2024, se Figur 4-8, vilket innebar ett brott mot en annars svagt sjunkande trend.

[31] Se bl. a Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt.* och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv.*

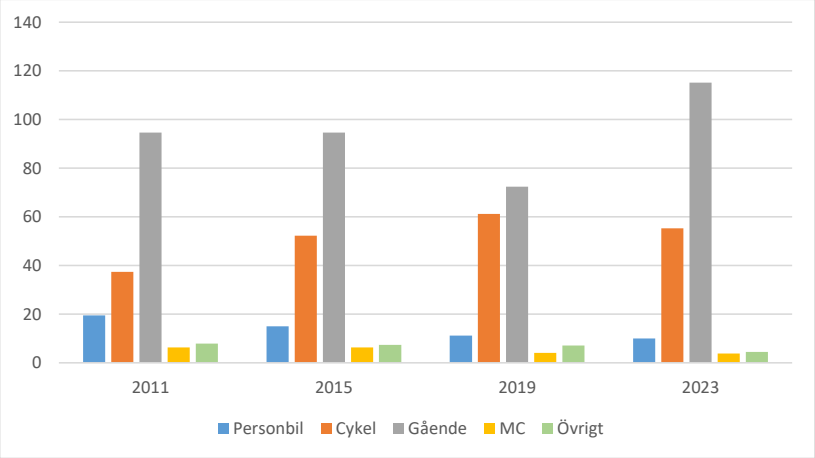
[32] Region Östergötland (2024) Regional Cykelplan

[33] Region Östergötland (2023) Resvaneundersökning Region Östergötland, 2023



Figur 4-8 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare, efter färdsätt och år i Östergötland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Vid tidpunkten då denna rapport skrevs hade Trafikverket ännu inte publicerat olycksstatistik för måttligt och allvarligt skadade (ISS 4–9+) under år 2024 enligt STRADA-systemet. Dessa uppgifter är dessutom inte tillgängliga över en lika lång tidsperiod som för data över polisrapporterade dödsfall i trafiken. Utvecklingen av antalet måttligt och allvarligt skadade per 100 000 invånare i Östergötland, baserat på data från både polis och akutsjukvård (se *Figur 4-9*) uppvisar en spretig, men över tid i stort sett oförändrad trend.



Figur 4-9 Måttligt och allvarligt skadade enligt polis- och akutsjukvårdsdata fördelat per 100 000 invånare, efter färdsätt och år i Östergötland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 75 procent lägre 2022 jämfört med 1990 i Östergötland, se Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen.

Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2022
Vägtrafik	7533	5813	3989	2073	1813
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	52%	52%	45%	35%	31%
Vägtrafik	7533	5813	3989	2073	1813
Civil sjöfart	96	102	121	102	104
Inrikes flygtrafik	160	166	92	35	51
Järnväg	60	43	33	17	17
Totalt transporter	**7849**	**6124**	**4236**	**2227**	**1985**

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10. [34] I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala problem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i Östergötland främst sitt ursprung från transporter, men även från jordbruket.[35]

Landskap och naturresurser

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan från vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar.

Vattentäkter kan påverkas negativt genom olyckor genom att transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan läcka ut och förorena yt- och grundvatten. Vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor. Även vägsalt och andra kemikalier kan påverka grundvattnets kvalitet.

Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från avgaser) och partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt till sjöar och hav, vilken kan leda till både övergödning, syrebrist och negativ påverkan på vattenlevande organismer.

Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader. Asfalterade ytor minskar markens naturliga förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

[34] PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.

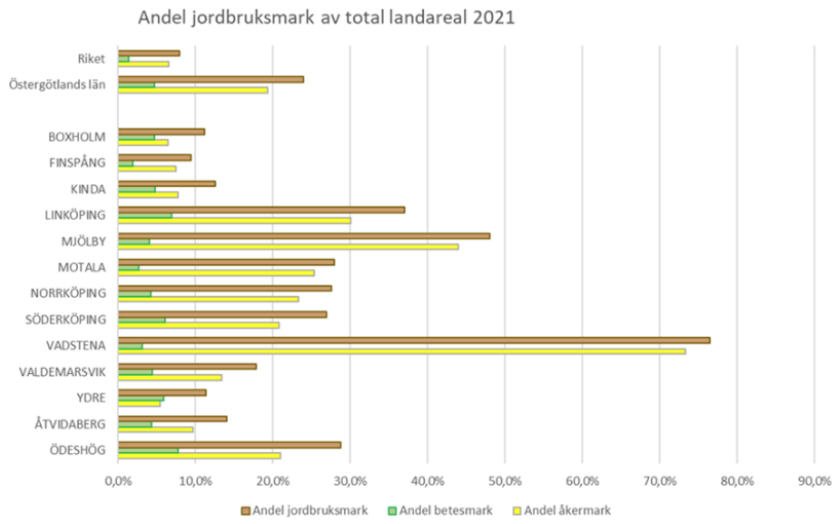
[35] SMHI (2025) Nationella emissionsdatabasen, Östergötlands län – Kväveoxider (NOx)

Naturresurser

Infrastrukturen kan påverka naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt genom användning av jordmassor.

Östergötland har en stor andel jordbruksmark med hög bördighet, även i tätortsnära lägen. I länet utmärker sig Vadstena kommun som har hela 76 procent andel jordbruksmark, även Mjölby och Lidköping har stora arealer, se Figur 4-10. Samtidigt kan en minskning av jordbruksmark observeras i Östergötland under perioden 2012–2021.[36]

Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Infrastruktur kan också påverka jordbruksmarkens bruknings-värde genom fragmentering som innebär att jorden inte längre går att bruka på ett effektivt sätt.



Figur 4-10 Andelen jordbruksmark av total landareal i Östergötland och länets kommuner. Källa Region Östergötland (u.å.) Jordbruksmark i Östergötland

[36] Region Östergötland (u.å.) Jordbruksmark i Östergötland

Landskap och kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv.

Biologisk mångfald, växt- och djurliv

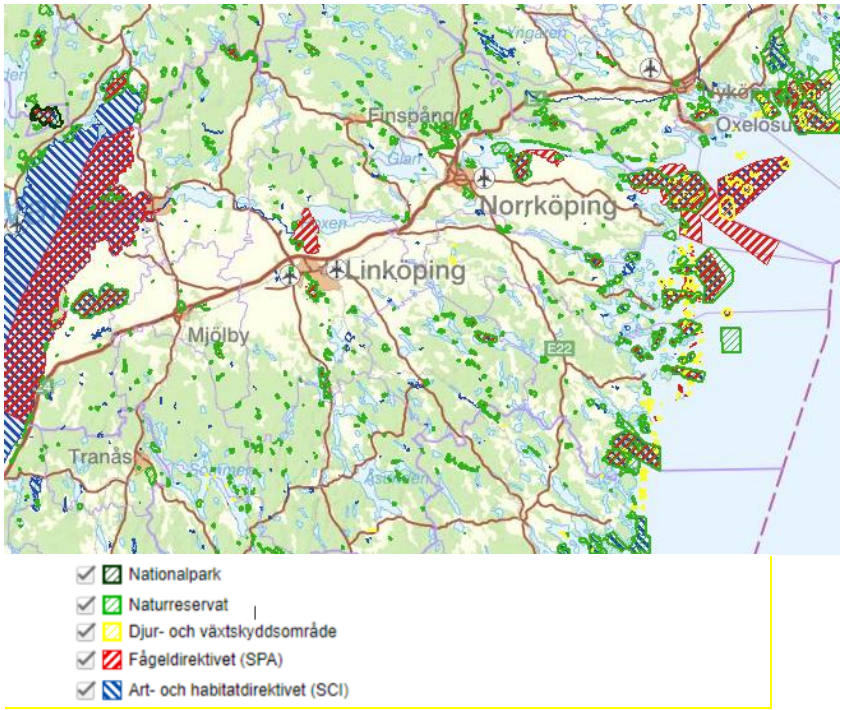
För att beskriva och hantera biologisk mångfald i samhället används oftast hotade arter och skyddade områden som mått och beskrivning, men biologisk mångfald är mer än så. Fokus på hotade arter och skyddade områden har lett till konflikter mellan brukande och naturvård samtidigt som biologisk mångfald utarmas lite grann hela tiden. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Vägar och järnvägar tar sammantaget inte mycket mark i anspråk, de utgör till exempel bara cirka 2 procent av Sveriges yta. Men de fragmenterar i stort sett hela landet i små bitar. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen.

Den allvarligaste påverkan är genom mortalitet (djur dödade i trafik), barriärverkan (hindrar djurs möjligheter att röra sig i naturen), störning (buller, ljus, föroreningar mm) och invasiva arter som sprids via infrastrukturnätverket. Till det kommer att livsmiljöer förstörs när vägar och järnvägar med tillhörande anläggningar byggs. Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Det handlar både om den direkta påverkan från olika åtgärder och om den kumulativa effekten av att ekosystemen hela tiden naggas i kanten av olika åtgärder. Både infrastrukturanläggningarna och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Faktorer som infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

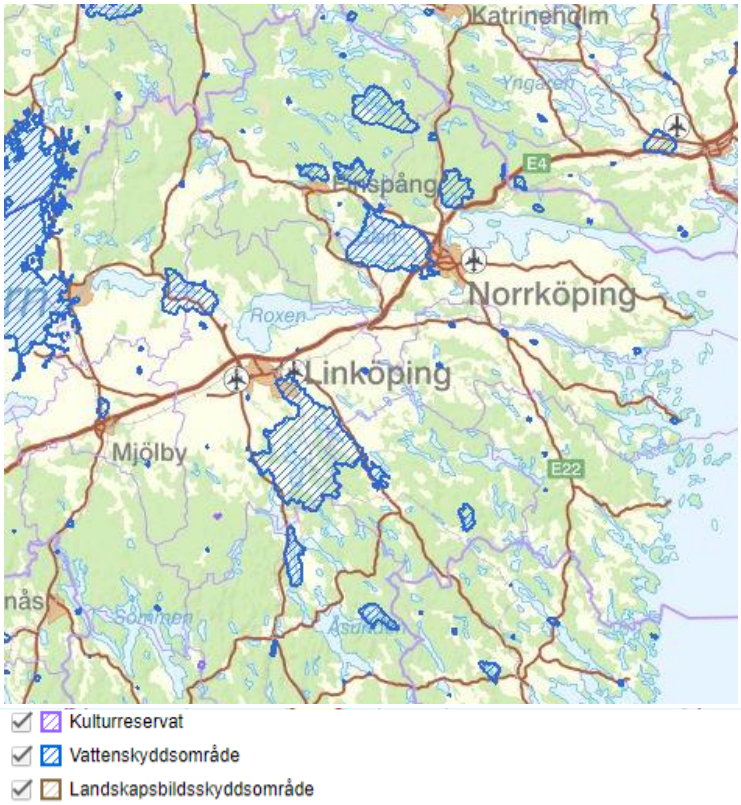
Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet.

I Figur 4-11 nedan visas utpekade områden för skydd av natur i Östergötland.



Figur 4-11. En översikt av Östergötlands naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 4-12 nedan visas en karta över Östergötlands utpekade områden för vattenskydd, kulturreservat och landsbildsskyddsområde. Landarealerna upplåtna åt kulturreservat och landskapsbildsskyddsområden är mycket små i Östergötland. Hela Vättern är även vattenskyddsområde.



Figur 4-12. En översikt av Östergötlands utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

4.3. Nuläge social hållbarhet

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.[37]

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.[38]

Kön

Män och kvinnor har som grupper olika resmönster, vilket syns tydligt även i den senaste regionala resvaneundersökningen för Östergötland som redovisades ovan. Som grupp betraktat gör kvinnor och män ungefär lika många resor per dag, men män reser längre sträckor, och framför allt längre i bil.[39] Tidigare studier visar också att kvinnor och män har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.[40] Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare. [41,42]

[37] Se bl. a Niska m.fl. (2017) Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning och Lindqvist, A-K., & Rutberg S. (2019) Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång och Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children´s Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors.

[38] Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. (2023) Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being Boschmann, E., Brady, S., (2013) Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area.

[39] Smidfelt Rosqvist, L. (2020) Jämställdhet och transportsystemet.

[40] Ibid.

[41] Polk, M., (2003) Are women potentially more accommodating than men to a sustainabletransport system in Sweden?

[42] Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024) The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.[43] Av hållplatser med minst 20 påstigande var 84 procent av hållplatserna på statligt vägnät och 74 procent av hållplatserna på kommunalt vägnät tillgänglighetsanpassade vid utgången på 2024, enligt uppgifter från Region Östergötland. I den nuvarande länsplanen finns öronmärkta medel avsatta inom statlig medfinansiering för kommunalt vägnät för kommunerna att söka för tillgänglighetsanpassning av hållplatser, men få ansökningar har kommit in.

Socioekonomi och segregation

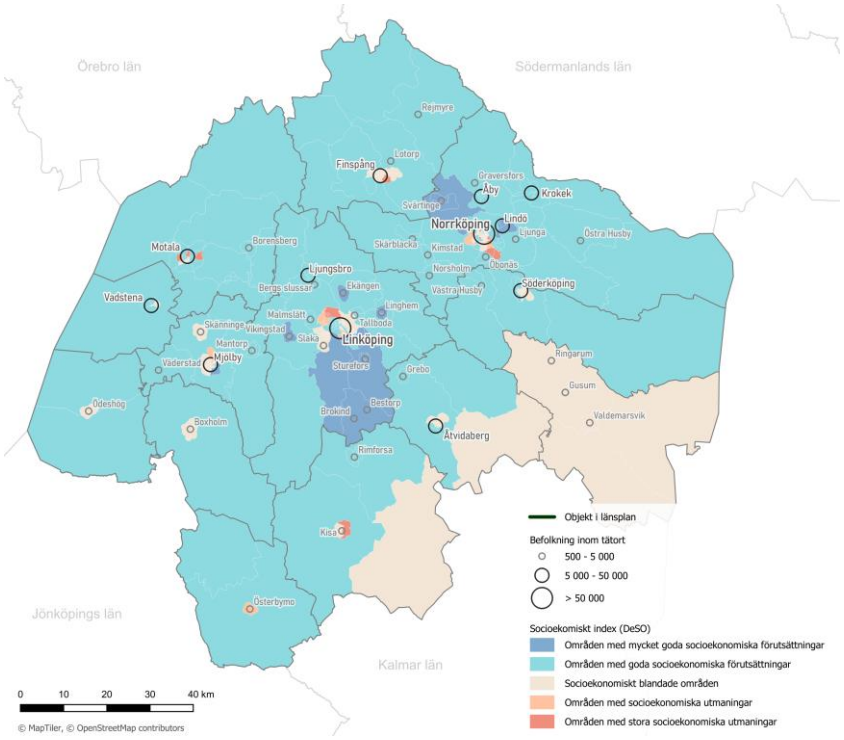
Segregation innebär ett rumsligt åtskiljande av befolkningsgrupper, och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation: socioekonomisk, etnisk och demografisk.[44] Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.[45] Figur 4-13 visar socioekonomiskt index på DeSO-områdesnivå. Områden med socioekonomiska utmaningar eller stora socioekonomiska utmaningar finns i anslutning till de större städerna och tätorterna.

[43] Se bl. a. Trafikutskottet (2013) Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.

[44] Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

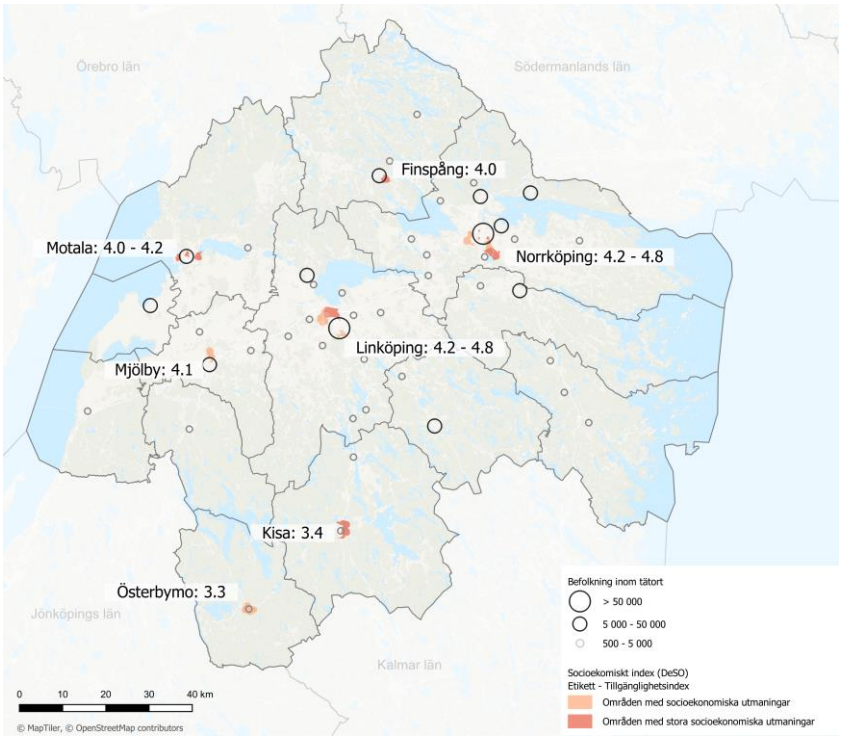
[45] Berg, J., m.fl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa?



Figur 4-13 Socioekonomiskt index på DeSo-områdesnivå för Östergötland. Källa: SCB

Transportsportsystemet kan inte ensamt lösa de negativa konsekvenser som kan uppkomma från segregation. Men transportsystemet kan bidra till att minska barriäreffekter, såväl fysiska som strukturella, när det gäller utbud, avgångstider, restider, kostnader för biljetter och information. Länsplanen har framförallt möjligheter att minska de fysiska barriärerna.

För att förstå om satsningar i länstransportplanen kan bidra till att minska den socioekonomiska utsattheten behöver vi dock också förstå hur tillgängligheten i de utsatta områdena ser ut. En analys av tillgängligheten i de områden i Östergötland som klassificeras som områden med socioekonomiska utmaningar eller stora socioekonomiska utmaningar visar att de flesta av dessa områden har en relativt god tillgänglighet, se Figur 4-14. Undantag är Kisa och Österbymo, som har områden med socioekonomiska utmaningar och samtidigt har en relativt låg tillgänglighet.



Figur 4-14 Tillgänglighetsindex i socioekonomiskt utsatta områden i Östergötland.

5. Bedömning av planalternativ

5.1. Studerade alternativ

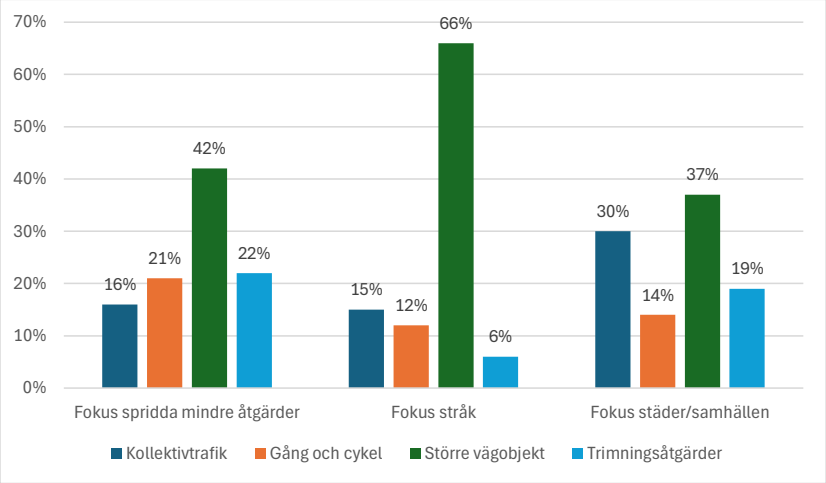
Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebar att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder. Alternativen togs fram utifrån ett antagande om att planramen ökar från 1716 Mkr till 2100 Mkr. Utifrån detta antagande formulerades tre olika planalternativ:

- Fokus spridda mindre åtgärder
- Fokus stråk
- Fokus städer/samhällen

De tre alternativen konsekvensbedömdes och resultaten presenterades för ledningsgruppen för samhällsplanering i mars 2025.

Jämförelse mellan de tre alternativen

I Figur 5-1 nedan görs en jämförelse mellan hur medel fördelas mellan olika åtgärdskategorier i de tre analyserade planalternativen.



Figur 5-1 Jämförelse mellan de tre analyserade planalternativen.

Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder syftar primärt till att öka trafiksäkerheten längs det statliga vägnätet och innehåller störst satsning på trimningsåtgärder och gång och cykel av de tre planalternativen. Fokus stråk syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk och innehåller störst satsningar på större vägåtgärder, däribland den nya åtgärden Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Detta innebär också att scenariot Fokus stråk rymmer minst satsningar på övriga kategorier av de tre studerade planalternativen. Scenariot Fokus städer/samhällen fokuserar på ökad trafiksäkerhet i städer och samhällen samt framkomlighet för kollektivtrafiken i starka stråk och till större målpunkter. Det innehåller störst satsningar på kollektivtrafik. Av vägsatsningarna prioriteras förbifarterna förbi Finspång och Kisa.

5.2. Betydande miljöpåverkan av alternativen

Klimat

Av de tre alternativen har Fokus stråk med sin kraftigt ökade budget för större vägåtgärder mest negativ påverkan på klimat, medan Fokus städer/samhällen innehåller mest satsningar på kollektivtrafik samt på åtgärder för trafiksäkerhet och cykel på kommunalt vägnät, vilket är de åtgärder som har störst potential att minska utsläppen från transportsektorn. Fokus spridda mindre åtgärder intar en mellanställning med färre åtgärder med tydligt negativ påverkan, men samtidigt också färre åtgärder med tydligt positiv påverkan på klimatet.

Hälsa

Vad gäller trafiksäkerhet är den största skillnaden mellan scenarierna vilka grupper som får ökad trafiksäkerhet, om det är bilister eller fotgängare och cyklister som gynnas mest, och om det är människor som rör sig inne i samhällena eller de som färdas på vägarna som får störst nytta. Två åtgärder som sticker ut med negativ påverkan på trafiksäkerheten enligt den samlade effektbedömningen är Riksväg 51 förbi Finspång samt Ny infart Linghem, där Ny infart Linghem ingår i samtliga scenarier men Riksväg 51 förbi Linghem enbart ingår i scenarierna Fokus Stråk och Fokus städer/samhällen. Åtgärden Riksväg 51 förbi Finspång innebär dock förbättrad trafiksäkerhet inne i Finspång. I scenariot Fokus städer/samhällen ingår också åtgärden Förbi Kisa, som bedöms bidra till förbättrad trafiksäkerhet inne i Kisa, även om trafiksäkerhetseffekten på totalen bedöms som försumbar.

Scenarierna skiljer sig också åt vad gäller hur mycket satsningar görs som gynnar aktiv mobilitet och därmed förknippade hälsovinster. Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder innehåller lika mycket satsningar på gång och cykel som i nuvarande plan, vilket är mest av de tre scenarierna. Det innebär stora nyttor för hälsa både genom ökad aktiv mobilitet och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Scenariot Fokus stråk innebär att satsningarna på gång och cykel nästan halveras jämfört med nuvarande plan, vilket innebär missade nyttor för aktiv mobilitet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Scenariot Fokus städer/samhällen innebär lite mindre satsningar på gång och cykel än tidigare, men med betoning på statlig medfinansiering till kommunalt vägnät vilket innebär att satsningarna främst gynnar boende inne i städer och samhällen.

Vad gäller påverkan på buller och luftkvalitet bedöms det inte finnas några påtagliga skillnader mellan de olika scenarierna.

Landskap och naturresurser

När det gäller påverkan på landskap och naturresurser är det framförallt satsningarna på större vägåtgärder som skiljer de olika alternativen åt. Här sticker scenariot Fokus stråk ut negativt med tydligt mer medel för större vägåtgärder än i föregående plan. I detta scenario ingår de nya åtgärderna Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra och Riksväg 51 genom Finspång som båda innehåller utmaningar kopplat till naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder innehåller i stället nästan dubbelt så mycket medel för trimningsåtgärder som i föregående plan och innebär också att förbifart Finspång stryks ur planen, vilket innebär att de negativa effekterna från utbyggda vägar begränsas och detta scenario innebär minst negativ påverkan på landskap och naturresurser av de tre scenarierna. Scenariot Fokus städer/samhällen innehåller lika mycket vägåtgärder som i föregående plan, men här ingår åtgärden Rv23/34 Förbifart Kisa i stället för Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Båda åtgärderna har dock en liknande negativ påverkan på landskap och kulturmiljö.

5.3. Sociala konsekvenser av alternativen

Generell tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framförallt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har scenarierna Fokus spridda mindre åtgärder och Fokus stråk mest positiv påverkan på detta område. Värt att notera är dock att scenariot Fokus spridda mindre åtgärder genom att fokusera mer på trimningsåtgärder än utbyggnad skapar stora nyttor för tillgängligheten men med en betydligt mindre påverkan på klimat och miljö än scenariot Fokus Stråk. Scenariot Fokus städer och samhällen innehåller visserligen också relativt stora vägsatsningar, men förbifarterna förbi Finspång och Kisa skapar mest nytta lokalt och ger inga stora bidrag till varken medborgarnas resor eller näringslivets transporter.

Sammanhållning

För att analysera hur de olika scenarierna bidrar till sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, stärker flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd har åtgärderna analyserats geografiskt. Flera av de namngivna vägåtgärderna bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar. Flest åtgärder av denna typ finns i scenario Fokus stråk.

Skillnader i socioekonomisk karaktär kan dock också finnas i olika geografiska skalor. Det är tydligt när man zoomar in på Kisa och Finspång. I Kisa skär den nuvarande huvudleden rakt igenom staden och delar i stor utsträckning av det område som har stora socioekonomiska utmaningar från resten av staden, som klassas som socioekonomiskt blandad. Här kan förbifarten bidra till att minska genomfartsledens påverkan som barriär genom staden och därigenom binda samman områden med olika socioekonomi inom staden. I Finspång får förbifarten däremot inte denna typ av effekter eftersom den inte direkt påverkar det område i staden som har stora socioekonomiska utmaningar. Scenariot Fokus städer/samhällen där Förbifart Kisa ingår har därför en viss positiv påverkan på sammanhållningen lokalt, men inte samma bidrag till sammanhållning på regional nivå.

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och cykel både inom och mellan städer och samhällen, men också förbifarter som stärker förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället. Här bidrar scenariot Fokus städer/samhällen mest, men även Fokus spridda mindre åtgärder som innehåller mest satsningar på trafiksäkerhet och cykel av de tre scenarierna.

Tillgänglighet för olika grupper

Grupperna Barn och unga, Äldre och Funktionshindrade har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Det gäller också grupper med sämre socioekonomi, som har ett större beroende av kollektivtrafiken. De åtgärder som generellt bidrar mest till att skapa tillgänglighet för olika grupper är därför de som innebär satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Även om man ser till skillnader i resmönster och värderingar mellan män och kvinnor blir det tydligt att kvinnors resmönster och värderingar på aggregerad nivå ger stöd för ökade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Det scenario som bidrar mest till tillgängligheten för olika grupper är därför i första hand Fokus städer/samhällen, som innehåller störst satsningar på kollektivtrafik och samtidigt relativt stora satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister. Det är också detta alternativ som med utgångspunkt i barnkonventionen i störst utsträckning kan anses bidra till barnens bästa.

6. Planförslaget

6.1. Fördelning av medel

En sammanställning av fördelningen av medel i planförslaget finns i Tabell 6-1 nedan. I de följande avsnitten ges först en motivering till vald inriktning, och därefter görs en genomgång av innehållet fördelat på respektive färdmedel.

Tabell 6-1 Planförslag 2026-2037

Objekt / pott	ÅR 1-3 (2026-2028)	ÅR 4-6 (2029-2031)	ÅR 7-12 (2032-2037)	SUMMA PLAN-PERIOD
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)				
Rv 35 etapp 3 (inkl bytespunkt)	*200*			*200*
Rv 51 genom Finspång	*115*	*50*		*165*
Rv 35 etapp 4 (ny)	*30*	*223*	*400*	*653*
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl koll) (ny)		*150*	*260*	*410*
Ny infart Linghem	*73*			*73*
rv 23/34 Förbifart Kisa (ny)			*180*	*180*
GC längs väg 881 (inkl BP Ljunga)	*61*			*61*
GC Motala Vadstena (MF)	*23*			*23*
GC Skärblacka	*30*	*23*		*53*
Summa	**509**	**456**	**860**	***1818***
Mindre åtgärder i och till stråk (statligt vägnät)				
Enskilda Vägar	6	6	12	***24***
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	50	90	***195***
Kollektivtrafik inkl bytespunkter	30	25	40	***85***
Trimningsåtgärder statligt vägnät	92	93	164	***349***
Summa	**203**	**164**	**286**	***660***
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät				
Kollektivtrafik	40	40	80	**160**
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	**100**
Cykel och TS	20	20	40	**80**
Summa	***60***	***90***	***190***	***340***
Samfinansiering nationell plan				
Samfinansiering nationell plan	**7**		**20**	**27**
Summa	7			27
Summa Plan	779	710	1356	**2845**

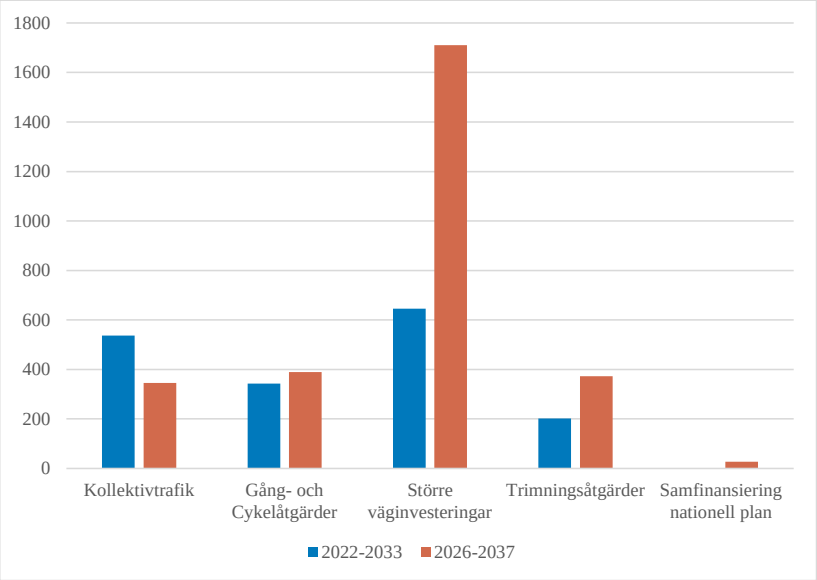
6.2. Motivering till vald inriktning

Planförslaget har tagits fram med ambitionen att stärka trafiksäkerhet, kollektivtrafik och pendling i viktiga inomregionala stråk, men också med utgångspunkten att den nya planen ska vara möjlig att genomföra på ett bra sätt. Det finns ett flertal vägåtgärder som är utredda sedan tidigare vilket innebär att genomförbarheten för dessa är hög. Erfarenheten från den nu gällande planen visar att medlen i potterna inte har arbetats upp, med undantag för potten för statlig medfinansiering till cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät. För statlig medfinansiering till kommunalt vägnät beror det delvis på att kommunerna inte varit beredda att motfinansiera kollektivtrafikåtgärder i så stor utsträckning som skulle behövas för att medlen i potterna skulle kunna omsättas under planperioden, men också delvis på en låg framdrift hos Trafikverket för mindre åtgärder på grund av att organisationen framförallt är riggad för att hantera större åtgärder. Erfarenheten från innevarande planperiod är också att de åtgärder för cykel och trafiksäkerhet som fått finansiering inom potten Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät hållit en varierande kvalitet, och att en tydligare prioritering av ansökningar skulle behöva göras för att medlen ska användas effektivt. Vad gäller trimningsåtgärder på statligt vägnät handlar den bristande framdriften också om att det inte finns en tydlig struktur för att identifiera och utreda mindre åtgärder. Konsekvensen av detta är att en betydligt mindre andel av planramen i detta planförslag avsätts dels till potter för kollektivtrafikåtgärder på både statligt och kommunalt vägnät, dels till statlig medfinansiering för åtgärder för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med tidigare. I stället avsätts en större del av planramen för namngivna större vägåtgärder. De större vägåtgärder som nu inkluderas i planförslaget innebär tillsammans att stråken Riksväg 35 blir färdigutbyggt, och att även bristerna på Riksväg 34 hanteras inom planperioden. Åtgärderna bidrar också till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i dessa stråk.

Av de tre analyserade scenarierna är planförslaget mest likt alternativet Fokus stråk. De tre scenarierna utgick från en lägre planram än planförslaget, och de tillkommande medlen i planförslaget läggs dels på ytterligare namngivna åtgärder, dels på potterna. Dock minskar potten för kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät jämfört med alternativet Fokus stråk. Medlen i länstransportplanen fördelas i linje med den rumsliga inriktningen i Rumslig Strategi för Östergötland så att platsers förutsättningar i hela Östergötland, landsbygder, städer, tätorter och byar, beaktas genom satsningar på det mindre vägnätet, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet till regionala målpunkter.

6.3. Förslagets innehåll och jämförelse med nollalternativet

Planförslaget innebär en stor förändring i hur medlen fördelas mellan olika typer av åtgärder jämfört med nu gällande plan, se Figur 6-1. Planramen har ökat med mer än en miljard jämfört med nu gällande plan, och hela denna ökning och lite till läggs på väginvesteringar.



Figur 6-1 Jämförelse mellan nu gällande plan och planförslag 2026-2037

Vägåtgärder

Planförslaget innebär att anslagen till större väginvesteringar mer än fördubblas jämfört med föregående plan. Ökningen av medel till namngivna vägåtgärder består dels av kostnadsökningar och förseningar i pågående projekt, dels av att nya åtgärder lagts till. Samtliga namngivna vägåtgärder som fanns med i föregående plan och som ännu inte är byggda finansieras fullt ut i det nya planförslaget (Riksväg 51 genom Finspång, Riksväg 35 etapp 3 och 4) och därutöver tillkommer Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra samt Riksväg 23/34 Förbifart Kisa som nya objekt. Förbifart Kisa är dock inte fullt finansierad. Ny infart Linghem fanns med som en trimningsåtgärd i tidigare plan men läggs nu som en namngiven åtgärd med ökad budget.

Då mindre investeringar i vägnätet (så kallade trimningsåtgärder) också ökar påtagligt jämfört med föregående plan innebär det att allokeringen till väginvesteringar totalt ökar från ungefär hälften av planutrymmet till tre fjärdedelar.

Kollektivtrafikåtgärder

Andelen medel som anslås till investeringar för kollektivtrafik minskas från 31 procent i den gällande planen till 12 procent i planförslaget. Även om planramen totalt ökar innebär det också en minskning i absoluta tal. Minskningen i investeringar kopplade till kollektivtrafik består främst i att en större pott till tillgänglighetsanpassning i planens bort del tas bort och att några projekt längs statligt vägnät (kollektivkörfält i Linköping) är genomförda till 2026 samtidigt som få motsvarande nya investeringar ligger i planen framåt. Minskningen av potterna för kollektivtrafik innebär en anpassning till hur medel i potterna upparbetats under de senaste fyra åren. Att mindre medel upparbetats än som satts av handlar bland annat om att kommunerna inte varit beredda att medfinansiera åtgärder som t.ex. tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Ytterligare en kollektivtrafiksatsning, Åby station, finns dock med i området Samfinansiering nationell plan.

Även om det finns goda förklaringar till varför medlen för kollektivtrafikåtgärder minskar kraftigt i planförslaget innebär det en tydlig omfördelning av medel jämfört med tidigare inriktning. Om vi i nollalternativet antar att de medel som avsatts för potterna för de återstående åtta åren av den nu gällande planen skulle investeras i enlighet med prioriteringarna i den gällande planen innebär det att betydligt mer medel skulle investeras i kollektivtrafiksatsningar än vad som blir fallet för planförslagets kommande 12 år. Planförslaget innebär alltså en minskning i anslag till kollektivtrafiksatsningar inte bara jämfört med föregående plan som helhet, utan också jämfört med nollalternativet, det vill säga vad som kan antas hända om en ny plan inte skulle antas. Samtidigt är det osannolikt att medlen avsatta för kollektivtrafikåtgärder i potten för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät i praktiken skulle investeras fullt ut även om den nu gällande planen skulle implementeras i sin helhet, eftersom det förutsätter 50% medfinansiering från kommunerna och det har visat sig vara begränsat intresse hos kommunerna att medfinansiera denna typ av åtgärder. Skillnaden mot nollalternativet blir därför i praktiken mindre.

Gång och cykel

Medlen som avsätts till gång och cykel ökar i absoluta tal men minskar tydligt i andel jämfört med föregående plan, från 19 till knappt 14 procent. Gällande cykel sker det en viss överflyttning från statlig medfinansiering till åtgärder på statligt vägnät, där finansieringsgraden samtidigt ökar från 50 till 100 procent för åtgärder som är prioriterade i den regionala cykelstrategin. Samma sak gäller för passager för oskyddade trafikanter. I planen ligger också sedan tidigare två namngivna cykelåtgärder, Väg 881 Djurövägen och Väg 215 genom Skärblacka. Anslagen till statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät minskar inte bara jämfört med föregående plan som helhet, utan också jämfört med nollalternativet. Potten för statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät har varit välsökt under innevarande planperiod. Regionens motivering till att trots detta minska potten är att man önskar prioritera hårdare mellan åtgärderna som får finansiering än vad som sker idag.

7. Miljöpåverkan av planförslaget

Bedömningen av hur respektive namngiven åtgärd och åtgärdsområde påverkar de olika hållbarhetsaspekterna finns sammanställt i bedömningsmatrisen i Bilaga 1. I detta kapitel beskrivs planens viktigaste påverkan på respektive miljöaspekt. En sammanställning görs också av planens påverkan på relevanta miljömål. Planens påverkan på de sociala aspekterna beskrivs i kapitel 8.

7.1. Påverkan på klimat

Sammantaget bedöms planen på grund av dess stora betoning på nya större vägåtgärder ha en tydligt negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

För att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Som framgår av bedömningsmatrisen i Bilaga 1 har större vägåtgärder generellt mest negativ påverkan på klimatet, både från trafiken och byggskedet, och satsningar på ökad kapacitet för bil- och lastbilstrafik går sällan att motivera i ett framtida hållbart transportsystem.

Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska.

Även om bilflottan elektrifieras på längre sikt kommer det att dröja innan de fossila drivmedlen fasats ut. Trafikverkets kalkyler av klimatpåverkan i SEB:arna baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås genom att andelen fossilfria drivmedel successivt höjs fram till 2045 samtidigt som elektrifieringstakten ökar. Detta antagande bygger dock på att reduktionsplikten successivt höjs och att andelen elfordon successivt ökar. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen visar preliminära data att koldioxidutsläppen från transportsektorn ökade under 2024 då reduktionsplikten pausades. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar alltså minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Åtgärder som stärker förutsättningarna att resa med kollektivtrafik har potential att flytta över resor från bil till hållbara färdmedel och därmed minska klimatutsläppen, likaså satsningar på cykelinfrastruktur i områden med stora resandeströmmar. Trimningsåtgärder har

generellt en mindre påverkan från byggskedet än större åtgärder och i den mån satsningarna görs på cykel och kollektivtrafik kan de bidra till att skapa ett mer transporteffektivt samhälle, vilket kan ha stor betydelse för transportsystemets klimatomställning. Den största delen av satsningarna på trimningsåtgärder på statligt vägnät görs dock på mindre vägåtgärder, och även om dessa åtgärder har stor betoning på trafiksäkerhet och kan passa in i ett transporteffektivt samhälle bidrar de inte till omställningen av transportsystemet på längre sikt.

Jämfört med nollalternativet innebär planen att ytterligare två namngivna vägåtgärder finansieras, Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra samt Riksväg 23/34 Förbifart Kisa. Därtill kommer fullfinansiering av Riksväg 35 etapp 4 samt Ny infart Linghem.

Satsningarna på cykel och kollektivtrafik i planen har viss potential att bidra till utsläppsminskningar, men dessa utsläppsminskningar är långt ifrån tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade biltrafik som satsningarna på vägåtgärder ger upphov till. Jämfört med nollalternativet innebär planen begränsade ökningar av de medel som avsätts till cykel och en minskning av medlen som satsas på kollektivtrafik vilket innebär att planen bidrar till att öka biltrafikens relativa attraktivitet.

7.2. Påverkan på hälsa

Hälsa bedöms utifrån miljöaspekterna Buller, Fysisk aktivitet, Trafiksäkerhet och Luft.

De större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar eller hålls konstant, genom att befintliga vägar avlastas eller att det i samband med nya åtgärder som leder till ökat buller genomförs bullerskyddsåtgärder, och detta gäller även för de tillkommande åtgärderna. Även åtgärder som bidrar till att flytta över resor från bil till kollektivtrafik och cykel inne i städer och samhällen kan bidra till minskat buller. Även om satsningarna på kollektivtrafik och cykel minskar jämfört med nollalternativet bedöms planförslaget ha en svagt positiv effekt på buller.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Satsningarna på gång, cykel och kollektivtrafik i planen har därför potential att bidra till ökad fysisk aktivitet. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på bytespunkter för kollektivtrafiken och utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager, men i relation till hur mycket medel som satsas på att förbättra förutsättningarna för att köra bil ökar inte den relativa attraktiviteten för hållbara resor och vägåtgärderna kan därför inte antas leda till ett ökat aktivt resande. Även om anslagen till kollektivtrafik minskar jämfört med nollalternativet ökar ändå anslagen till cykelåtgärder i

absoluta tal, och jämfört med nollalternativet kan planförslaget totalt sett antas ha en svagt positiv effekt på fysisk aktivitet i transportsystemet.

Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon, men trots detta ingår i planförslaget två namngivna vägåtgärder som i den samlade effektbedömningen bedöms leda till försämrad trafiksäkerhet: Riksväg 51 genom Finspång samt Ny infart Linghem. Antalet omkomna och skadade i trafiken har inte minskat i Östergötland under de senaste decennierna på samma tydliga sätt som i resten av Sverige. Även om de flesta dödsolyckorna involverar personbilar är det gående och cyklister som står för den största andelen måttligt och allvarligt skadade i trafikolyckor. Satsningar på ökad trafiksäkerhet för dessa grupper kan också bidra till ökat hållbart resande. I planförslaget görs en ökad satsning på cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät jämfört med nollalternativet vilket är positivt för trafiksäkerheten. De flesta cyklister och fotgängare rör sig dock inne i städer och samhällen, och planförslagets minskade satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet innebär ett negativt bidrag till trafiksäkerheten för gående och cyklister. Totalt sett bedöms planen ändå bidra svagt positivt till ökad trafiksäkerhet, men främst för bilister.

Vad gäller Luft har flera av de namngivna vägåtgärderna en negativ påverkan eftersom de leder till ökad trafik, men förbifarterna förbi Finspång och Kisa kan bidra till att människor inne i tätorten blir mindre utsatta för luftföroreningar. Minskade anslag till kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder med potential att bidra till överflyttning från bil till hållbara färdmedel i städer innebär att planens potential att bidra till bättre luftkvalitet minskar jämfört med nollalternativet. Totalt sett bedöms planen få en neutral påverkan på miljöaspekten Frisk luft.

7.3. Påverkan på landskap och naturresurser

Landskap och naturresurser bedöms utifrån aspekterna Vatten, Naturresurser, Landskap och kulturmiljö samt Biologisk mångfald.

Flera av de större vägåtgärderna riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt, men åtgärderna behöver utredas mer noggrant innan det går att klarlägga hur stor påverkan blir så det går inte i detta skede att bedöma planens påverkan.

Risken för påverkan på naturresurser, i avgränsningen formulerat som påverkan på areella näringar, är generellt störst för större åtgärder utanför tättbebyggt område, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Flera av vägåtgärderna bedöms i viss utsträckning ta jordbruksmark i anspråk, både de tidigare beslutade och de nya åtgärderna i planförslaget. De mindre åtgärderna kan potentiellt sett komma att ta mindre arealer jordbruksmark i anspråk, men jämfört med nollalternativet blir det ingen skillnad. Sammantaget bedöms planen som helhet ha en negativ påverkan på naturresurser.

Vad gäller påverkan på landskap och kulturmiljö innebär samtliga namngivna vägåtgärder i planen en negativ eller mycket negativ påverkan. Inte minst gäller detta förbifarterna förbi Finspång och Kisa som innebär nya vägdragningar som skapar barriärer i landskapet. Särskilt Riksväg 51 genom Finspång har en negativ påverkan där man tar tidigare orörd skogs- och åkermark i anspråk. I området finns också åtta identifierade kulturmiljölämningar som kan komma att påverkas negativt av vägen.

Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Det gäller både åtgärder i nollalternativet och tillkommande åtgärder i planförslaget. Även om åtgärder i form av viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. Även här har Riksväg 51 genom Finspång en tydligt negativ påverkan då det i området som berörs av vägen finns flera utpekade områden med rödlistade arter och ädellövträd. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna är sannolikt begränsad. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen är biologisk mångfald resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Bedömningen av varje enskild infrastrukturåtgärds specifika och begränsade påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan över tid blir det sammantagna resultatet att den biologiska mångfalden utarmas mer och mer. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande, men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press. Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

7.4. Bedömning av måluppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Planförslaget går överlag i negativ riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För God bebyggd miljö går planen i positiv riktning avseende påverkan på hälsa men i negativ riktning avseende påverkan på landskap och naturresurser. För Frisk luft bedöms planen ha en neutral påverkan. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 7-1.

Tabell 7-1. Bedömning av planförslagets bidrag mot de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägåtgärderna som ökar bilens konkurrenskraft och leder till ökad vägtrafik. Planförslaget innehåller vissa satsningar på kollektivtrafik och cykel som på sikt kan få en positiv påverkan genom minskad biltrafik, men dessa satsningar har fått minskat utrymme jämfört med i nollalternativet och är tillsammans långt ifrån tillräckliga för att motverka den ökade biltrafiken som blir resultatet av planens satsningar på vägtrafik. Sammantaget motverkar planen möjligheterna att nå klimatmålet.
God bebyggd miljö		Planen har överlag en svagt positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av de större vägåtgärderna bli negativ.
Frisk luft		De namngivna vägåtgärderna leder överlag till ökad trafik och ökade utsläpp, men de två förbifarterna innebär samtidigt att något färre människor exponeras för luftföroreningar. Planen bedöms sammantaget ge ett neutralt bidrag till miljömålet Frisk luft.
Bara naturlig försurning		Planens tonvikt på nya vägar som bidrar till ökad trafik och därmed ökade utsläpp innebär att planen påverkar måluppfyllelsen negativt.
Ingen övergödning		Planens tonvikt på nya vägar som bidrar till ökad trafik och därmed ökade utsläpp innebär att planen påverkar måluppfyllelsen negativt.
Levande sjöar och vattendrag		Flera av de namngivna större vägåtgärderna har en negativ påverkan på vatten.
Ett rikt odlingslandskap **Levande skogar**		Flera av de större vägåtgärderna ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.

Ett rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från större vägåtgärder.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i svagt positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 7-2.

Tabell 7-2. Bedömning av planförslagets bidrag mot etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planförslaget bedöms bidra svagt positivt vad gäller antalet dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen och många åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter. Majoriteten av de större vägåtgärderna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten på vägarna, dock med undantag för åtgärden Väg 51 Förbi Finspång där ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor. Även åtgärden Ny infart Linghem väntas ha en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Den minskade satsningen på trafiksäkerhets- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät minskar planens möjliga bidrag till förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Däremot bidrar åtgärder inom cykel och trafiksäkerhet på statligt vägnät till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

8. Sociala konsekvenser av planförslaget

8.1. Generell tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framförallt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område. Åtgärden Ny infart Linghem bedöms dock påverka både medborgarnas resor och näringslivets transporter negativt, och Riksväg 23/34 Förbifart Kisa bedöms i den samlade effektbedömningen ge en negativ påverkan på medborgarnas resor på grund av att högre hastigheter och längre resväg leder till ökade reskostnader. Även förbifarten förbi Finspång skapar mest nytta lokalt och ger bara ett begränsat bidrag till näringslivets transporter.

Medborgarnas resor sker dock inte alltid med bil, och satsningar på kollektivtrafik och cykel kan potentiellt också skapa stora tillgänglighetsnyttor som inte realiseras i planförslaget. En diskussion om vilka grupper som gynnas av olika typer av åtgärder förs i avsnitt 8.3.

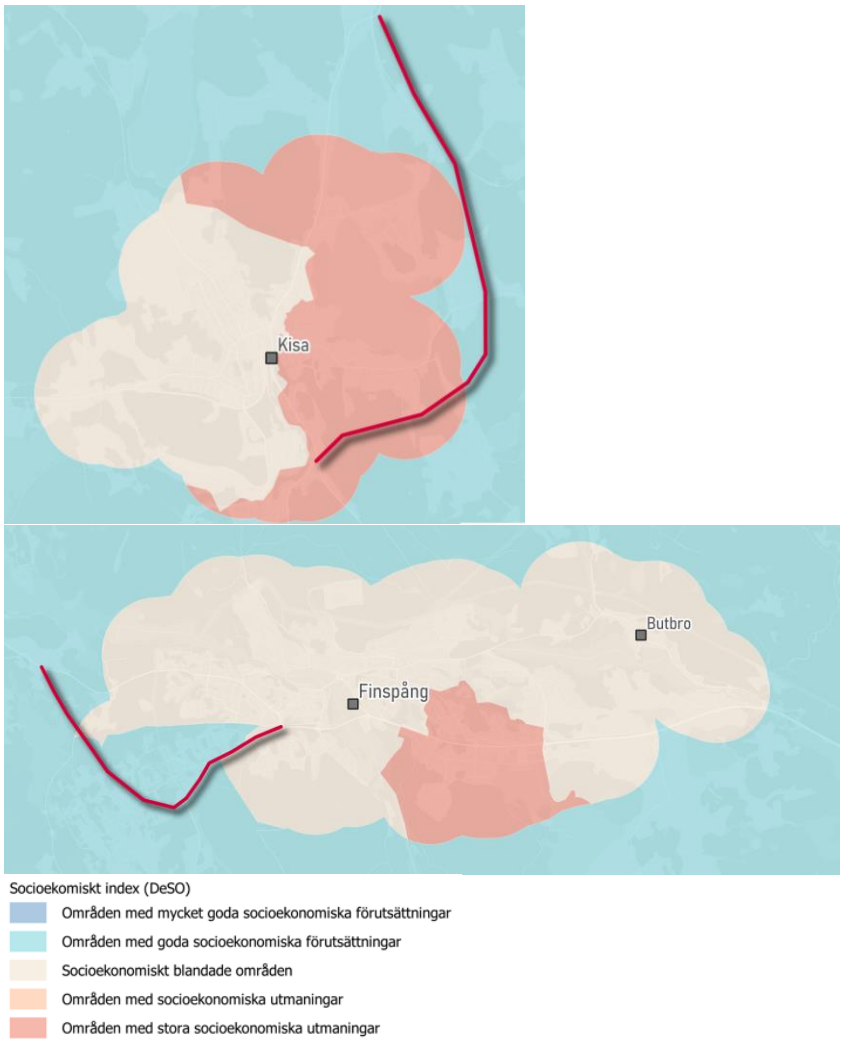
8.2. Sammanhållning

För att analysera hur de olika scenarierna bidrar till sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, stärker flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd har åtgärderna analyserats geografiskt.

Flera av de namngivna vägåtgärderna som ingår i planförslaget bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar. Det gäller Riksväg 35 etapp 3 och 4 samt Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Värt att notera är dock att inga åtgärder i planen bidrar till att korta restiderna från Österbymo och Kisa in mot Linköping, trots att dessa orter i nulägesanalysen pekades ut som dubbelt utsatta med både socioekonomisk utsatthet och låg tillgänglighet.

Skillnader i socioekonomisk karaktär kan dock också finnas i olika geografiska skalor. Det är tydligt när man zoomar in på Kisa och Finspång, se Figur 8-1. I Kisa skär den nuvarande huvudleden rakt igenom staden och delar i stor utsträckning av det område som har stora socioekonomiska utmaningar från resten av staden, som klassas som socioekonomiskt blandad. Här kan förbifarten bidra till att minska genomfartsledens påverkan som barriär genom staden och därigenom binda samman områden med olika socioekonomi inom staden. I

Finspång får förbifarten däremot inte denna typ av effekter eftersom den inte direkt påverkar det område i staden som har stora socioekonomiska utmaningar.



Figur 8-1 Socioekonomiskt index på DeSO-nivå för Kisa och Finspång samt de föreslagna förbifarterna

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla lokalsamhällen, dels som bidrar till att stärka möjligheterna att resa kollektivt mellan orter för att öka tillgängligheten för alla. I planförslaget bidrar förbifarterna förbi

Finspång och Kisa till att stärka förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället genom att minska trafiken inne i samhällena. Även satsningarna på trafiksäkerhet och cykel på statligt vägnät har potential att bidra positivt, medan de minskade satsningarna på kollektivtrafik på både statligt och kommunalt vägnät samt på statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet påverkar förutsättningarna till ortsutveckling och flerkärnighet negativt.

8.3. Tillgänglighet för olika grupper

Grupperna Barn och unga, Äldre och Funktionshindrade har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Det gäller också grupper med sämre socioekonomi, som har ett större beroende av kollektivtrafiken. De åtgärder som generellt bidrar mest till att skapa tillgänglighet för olika grupper är därför de som innebär satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Även om man ser till skillnader i resmönster och värderingar mellan män och kvinnor blir det tydligt att kvinnors resmönster och värderingar på aggregerad nivå ger stöd för ökade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik.

Jämfört med nollalternativet innebär planens stora fokus på större namngivna vägåtgärder och minskade anslag till kollektivtrafik, kommunal cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister att förutsättningarna att resa självständigt för människor som av olika anledningar inte har möjlighet att köra bil försämras påtagligt. Det gäller inte minst personer med funktionsnedsättning, då en stor del av neddragningen av anslagen till kollektivtrafikåtgärder rör en pott som i den tidigare planen öronmärkts till tillgänglighetsanpassning av hållplatser på kommunalt vägnät. De minskade anslagen till cykel och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunal infrastruktur kan inte heller sägas bidra till barnens bästa enligt Barnkonventionen.

9. Slutsatser och medskick

9.1. Planens påverkan på hållbarhetsaspekterna

I denna hållbarhetskonsekvensbedömning har den regionala infrastrukturplanens påverkan på miljö och social hållbarhet bedömts. Påverkan har bedömts i relation till ett nollalternativ som innebär att den nu gällande planen implementeras i sin helhet. Den samlade bedömningen är att planförslaget i jämförelse med nollalternativet har en genomgående negativ påverkan på miljöaspekterna, vilket beror på planens stora fokus ny- och ombyggnation av vägar med minskade anslag till satsningar på kollektivtrafiken. Planförslaget har en positiv påverkan på en del av de sociala hållbarhetsaspekterna, men jämfört med nollalternativet innebär planförslagets minskade satsningar på kollektivtrafik ett minskat bidrag till tillgänglighet för grupper som barn och unga, äldre, funktionshindrade och personer med sämre socioekonomi.

Infrastrukturplanen som helhet bedöms sammantaget bidra i viss utsträckning till uppfyllelse av miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö (avseende buller, trafiksäkerhet och aktivt resande). För Frisk luft har planen en neutral påverkan. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv. Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken

9.2. Hållbarhetsintegrering i framtagandet av planen

Ambitionen med hållbarhetsbedömningen har varit att integrera hållbarhetsaspekterna genom hela framtagandet av planen, så att hållbarhetsbedömningen inte enbart blir en konsekvensanalys av ett färdigt planförslag utan möjlighet att påverka planens innehåll. Detta har skett bland annat genom att en hållbarhetsbedömning gjorts av flera olika planalternativ i ett tidigt skede och presenterats för politiken. Samtidigt är det tveksamt om resultaten från hållbarhetsbedömningen haft någon större inverkan på valet av åtgärder, då det slutliga förslaget till sammansättning av planen har mer negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna än något av de analyserade planalternativen.

Ett motiv till att minska satsningarna på potterna för statlig medfinansiering till cykel och kollektivtrafik i vald inriktning är att det varit svårt att arbeta upp medlen i potterna under innevarande planperiod, dels för att kommunerna inte varit beredda att gå in med motsvarande medfinansiering, dels för att Trafikverkets organisation främst är anpassad för att genomföra större namngivna åtgärder och genomförandet av pottåtgärder därför går betydligt långsammare. Det är svårt att ifrågasätta att detta verkligen hindrat genomförandet av

intentionerna i den gällande planen. Samtidigt är infrastrukturplanen ett av de viktigaste verktygen regionen har för att styra utvecklingen av transportsystemet, och att inte försöka använda planen för att påverka prioriteringarna även hos kommunerna och Trafikverket är en förlorad möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem.

9.3. Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Av åtgärderna i länsplanen är det nya vägobjekt som ger störst negativ inverkan på miljön. I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i objektet, som t ex bullerskydd, viltpassager etc. I bedömningarna av objekten är sådana planerade kompensationsåtgärder inkluderade och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. I flera fall konstateras i de samlade effektbedömningarna att påverkan på exempelvis vatten inte gått att bedöma, och det är därför också viktigt att fortsätta utreda åtgärdernas påverkan på naturmiljön och vidta kompensatoriska åtgärder i den mån detta behövs.

Det är också i genomförandeskedet och den konkreta utformningen som mycket av åtgärdernas påverkan på de sociala hållbarhetsaspekterna uppstår, till exempel kopplat till framkomlighet för personer med funktionshinder. Även bidraget till aktivt resande, barns och ungas möjligheter till en självständig mobilitet samt trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister avgörs i stor utsträckning av hur åtgärder utformas, både i anläggandet av nya gång- och cykelvägar och i utformningen av större vägåtgärder. Här är det till exempel viktigt att bevaka att åtgärdernas utformning bidrar till gena och smidiga cykelresor, och att undvika att åtgärderna får till följd att cyklister leds på omvägar runt stora trafikplatser, med minskad attraktivitet och ökade trafiksäkerhetsrisker som följd.

10. Referenslista

Berg, J., m.fl. (2019). *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:2.

Boschmann, E., & Brady, S. (2013). *Travel behaviors, sustainable mobility, and transit oriented developments: A travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. Journal of Transport Geography, 33, 1–11. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001

Boverket (2022). *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. Tillgänglig via Boverkets webbplats: https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/ *(Hämtad 2025-03-27)*

Diskrimineringslagen (2008:567). Diskrimineringsombudsmannen. Tillgänglig via DO:s webbplats: https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/

Elldér, E., Vilhelmson, B., & Thulin, E. (2023). *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*. Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden.

Folkhälsomyndigheten (2025, a). *Tvärpolitiska områden som berör folkhälsa*. Tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/

Folkhälsomyndigheten (2025, b). *Nationella folkhälsomål och målområden*. Tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/

Folkhälsomyndigheten (2025, c). *Vägledning om buller och höga ljudnivåer*. Hämtad 2025-03-04; tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/

Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263), 1997:263. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263

IPCC (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report – Summary for Policymakers*. Tillgänglig via IPCC:s webbplats: https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf

Karlström, S., & Jonason, D. (2019). *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovarapport 2019:09 (ISBN: 978-91-87537-88-2). Tillgänglig via Vinnovas webbplats: https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341

Kollektivtrafikbarometern (2024). *Årsrapport 2024*.

Lindqvist, A-K., & Rutberg, S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, nr 3. Tillgänglig via Skolledarnas webbplats: https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/

Länsstyrelsen Östergötland (2023). *Energi- och klimatstrategi för Östergötland – år 2024 till 2027*. Tillgänglig via Länsstyrelsen Östergötlands webbplats: https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/om-oss/vara-tjanster/publikationer/2023/energi--och-klimatstrategi-for-ostergotland---ar-2024-till-2027.html

Miljöbalken (1998:808), 1998:808. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

Niska, A., m.fl. (2017). *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport 958.

Polk, M. (2003). *Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden?* Transportation Research Part D: Transport and Environment, 8(2), 75–95. https://doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2

Proposition 2004/05:150: Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag, 2004/05:150. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/svenska-miljomal-ett-gemensamt-uppdrag_gs03150d2/

Regeringskansliet (u.å., a). *Agenda 2030 för hållbar utveckling*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/

Regeringskansliet (u.å., b). *Mål för transportpolitiken*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/

Regeringskansliet (u.å., c). *Mål för funktionshinderspolitiken*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/

Regeringskansliet (2016). *Mål för jämställdhet*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstalldhet/mal-for-jamstalldhet/

Region Kronoberg (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering – verktyg för att inkludera sociala aspekter*. Tillgänglig via Region Kronobergs webbplats: https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf

Region Östergötland (u.å.). *Jordbruksmark i Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: https://storymaps.arcgis.com/stories/7a9eec0a85944d3fb3859ea1696caf20

Region Östergötland (2020). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030*.

Region Östergötland (2022). *Rumslig strategi för Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: https://utveckling.regionostergotland.se/download/18.3fa0e2a19347d264fc4aec/1733238528582/REOS_0033_Rumslig_strategi.pdf

Region Östergötland (2023). *Resvaneundersökning Region Östergötland 2023*.

Region Östergötland (2024, a). *Regional cykelstrategi för Östergötland*.

Region Östergötland (2024, b). *Regional cykelplan*.

Region Östergötland (2025). *Utvecklingsstrategi för Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: https://utveckling.regionostergotland.se/ru/dokument/regional-utvecklingsstrategi-for-ostergotland

Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024). *The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept*. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 26, 101168.

Savolainen, E., Lindqvist, A-K., Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S. (2024). *Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping*

review of psychosocial factors. Systematic Reviews, 13(47). https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y

SCB (2024). *Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner*.

SCB (2025, a). *Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner*.

SCB (2025, b). *Statistikdatabasen: Befolkning efter region, förändringar, kön och månad*.

SMHI (2025). *Nationella emissionsdatabasen, Östergötlands län – Kväveoxider (NOx)*.

Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet.

Sveriges miljömål (2025). *Generationsmålet – miljöarbete för kommande generationer*. Tillgänglig via Sveriges miljömåls webbplats: https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/

Trafikanalys (2024). *Resvanor*.

Trafikverket (2025). *Vägtrafikens utsläpp 2024*. Tillgänglig via Trafikverkets webbplats: https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecf796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2024.pdf

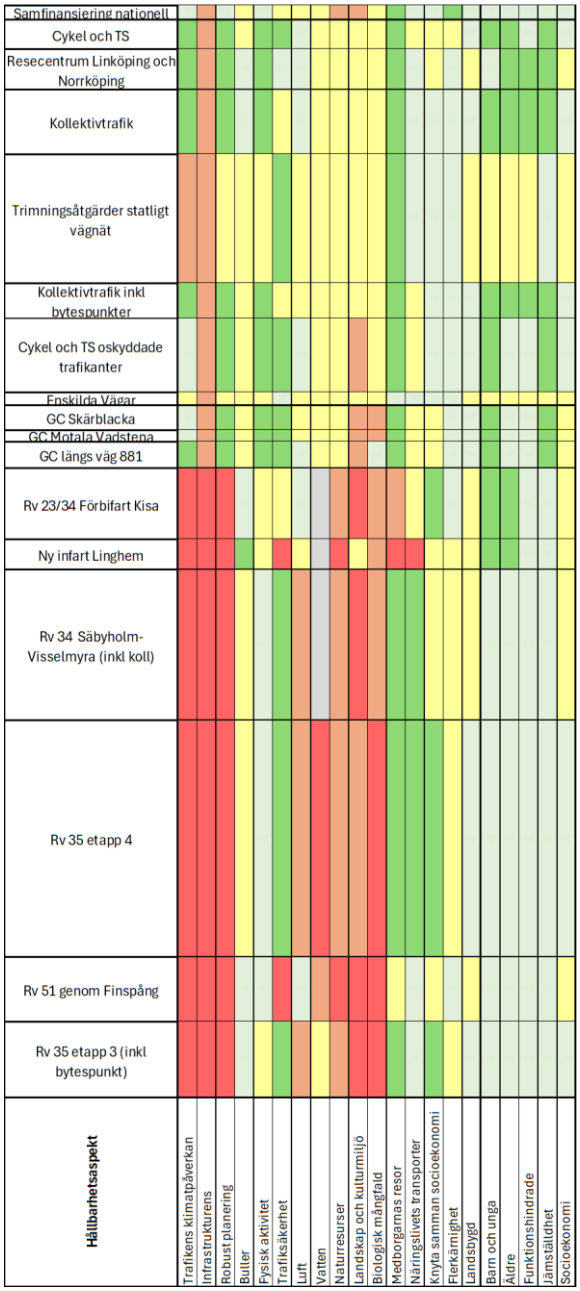
Trafikutskottet (2013). *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5.

Trivector (2023). *Kunskapsunderlag persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar*.

Unicef (2024). *Barnkonventionen*. Tillgänglig via Unicefs webbplats: https://unicef.se/barnkonventionen

Östgötatrafiken (2020). *Trafikbokslut*.

Bilaga 1 Bedömningsmatris


Samfinansiering nationell
Cykel och TS
Resecentrum Linköping och Norrköping
Kollektivtrafik
Trimningsåtgärder statligt vägnät
Kollektivtrafik inkl bytespunkter
Cykel och TS oskyddade trafikanter
Enskilda Vägar
GC Skärblacka
GC Motala Vadstena
GC längs väg 881
Rv 23/34 Förbifart Kisa
Ny infart Linghem
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl koll)
Rv 35 etapp 4
Rv 51 genom Finspång
Rv 35 etapp 3 (inkl bytespunkt)
Hållbarhetsaspekt
Trafikens klimatpåverkan
Infrastrukturens
Robust planering
Buller
Fysisk aktivitet
Trafiksäkerhet
Luft
Vatten
Naturresurser
Landskap och kulturmiljö
Biologisk mångfald
Medborgarnas resor
Näringslivets transporter
Knyta samman socioekonomi
Flerkärnighet
Landsbygd
Barn och unga
Äldre
Funktionshindrade
Jämställdhet
Socioekonomi

Länstransportplan för Östergötland 2026–2037

– Remissversion september 2025



Region Östergötland

regionostergotland.se

Förord 2
1. Bakgrund 3
1.1 Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter 3
1.3 Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning 4
2. Planeringsinriktning 6
3. Planeringsförutsättningar 10
3.1 Funktionella transportstråk och brister 10
3.2 Ekonomiska förutsättningar 17
4. Länstransportplan 2026–2037 18
Planbeskrivning 19
Utredningsbehov 25
4. Effektbedömning 26
4.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning 27
5 Litteratur och Bilagor 30
Litteratur 30
Bilagor 30
Bilaga 1: Redovisning utifrån regeringens direktiv 31
Bilaga 2: Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier 33

Förord

1. Bakgrund

Den 3 oktober 2024 lämnade regeringen infrastrukturproposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera 2024/25:28: TU16* till riksdagen som därefter fattade beslut i enlighet med regeringens förslag.

Därefter beslutade regeringen den 20 mars 2025 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/00640).

Regeringen har därigenom uppdragit åt Region Östergötland att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 i Östergötlands län.

1.1 Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter

Enligt *"Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur"* ska följande utgöra utgångspunkter för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner:

- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
- De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen.
- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera
- Regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
- Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
- Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.
- Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommits i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. *Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten*. För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

1.3 Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur regleras av förordning (1997:263) *om länsplaner för regional transportinfrastruktur* och ska enligt denna bidra till de transportpolitiska målen som riksdagen antog 2008. Länsplanenen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Enligt förordningen får länsplanen omfatta följande ändamål:

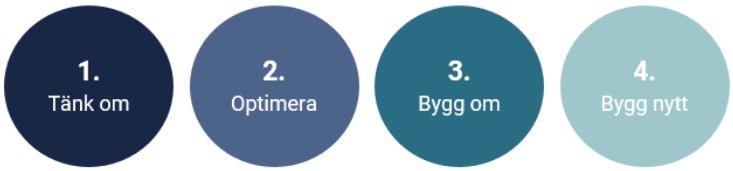
3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1. *investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,*
2. *åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,*
3. *åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och*
4. *åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen. Förordning (2024:533).*

3 a § Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen ställer således stora krav på utformningen och användningen av transportsystemet. Det övergripande målet preciseras i ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa:

- ***Funktionsmålet:*** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- ***Hänsynsmålet:*** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt till ökad hälsa.



Figur 1 - Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa att arbetet sker målstyrt och innebär en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar

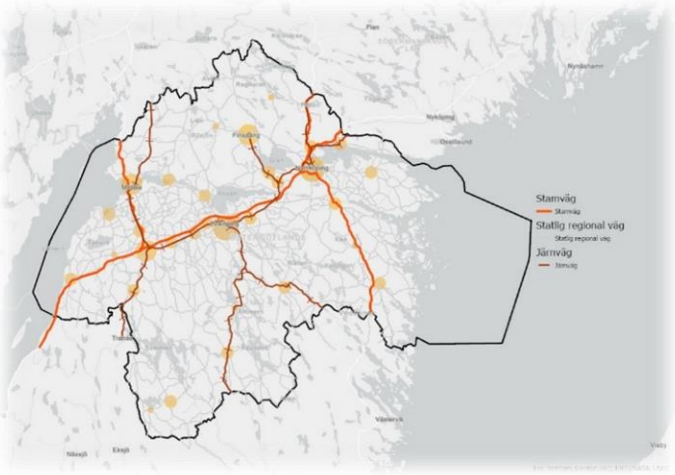
samhällsutveckling.[1] För åtgärder med en kostnad över 75 miljoner kr ska en *Samlad effektbedömning* (SEB) genomföras. Detta för att ge ytterligare vägledning i effekterna av de förslagna åtgärderna. Denna bedömning vägs sedan in i beslut om att genomföra åtgärden eller inte.

Finansiering av åtgärder

Investeringar i statlig infrastruktur anges i den nationella planen samt i länsplanen. Dessa beskrivs kort nedan:

Nationell plan

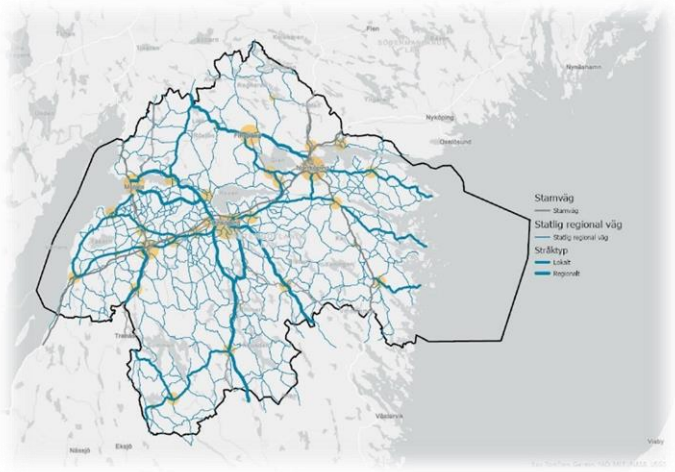
Den nationella planen innehåller medel för underhåll samt för investeringar i järnväg samt för stamvägarna. I Östergötland innebär detta att investeringar på järnvägarna samt för investeringar på E4, E22, riksväg 50 och riksväg 56 hanteras i nationell plan. Åtgärder över 150 miljoner kr behöver namnges i planen. Genom samfinansiering kan Region Östergötlands länsplan delvis eller helt finansiera åtgärder som ligger i nationell plan det vill säga åtgärder på stamvägnätet eller järnväg. Dessa vägar och järnvägar visas på kartan till höger



Figur 2 - Stamvägar och järnvägar

Länsplan

Investeringar i alla övriga statliga vägar hanteras i länsplanen. Region Östergötland upprättar planen och Trafikverket genomför åtgärderna. Åtgärder över 75 miljoner kr behöver namnges i planen. De statliga regionala vägarna visas på kartan till höger. De breda strecken visar vilka vägar som ingår i regionalt prioriterade stråk. Det är primärt hit som medel allokeras i planen.



Figur 3 - Statligt regionala vägar

Statlig medfinansiering

Det är kommunerna som ansvarar för planering och finansiering av åtgärder på det kommunala vägnätet, inklusive investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik. Länsplanen kan avsätta medel till statlig medfinansiering av kollektivtrafik samt miljö- och trafiksäkerhetshöjande insatser på kommunalt vägnät. Dessa medel handläggs av Trafikverket och ansöks om årligen av kommunerna.

Medfinansiering

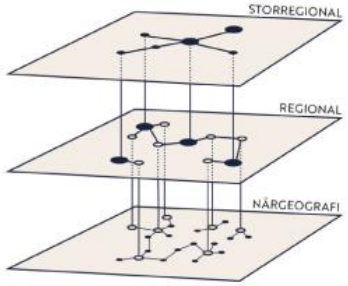
Vissa åtgärder på statligt vägnät kan behöva medfinansieras av aktuell kommun. En bedömning sker utifrån hur stor andel av åtgärderna som bedöms ha en lokal nytta.

[1] www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/

2. Planeringsinriktning

Region Östergötlands främsta styrande måldokument är den regionala utvecklingsstrategin *Utvecklingsstrategi för Östergötland (*RÖ 2024-10297). Länstransportplanen ska stödja inriktningar i denna och som fördjupning till den regionala utvecklingsstrategin finns Region Östergötlands *Rumslig strateg för Östergötland* (RÖ 2022-10319) samt *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040* (RÖ 2024-4950). Kopplat till Östergötlands transportplanering finns även Region Östergötlands storregionala infrastruktursamarbete inom En bättre Sits, med tillhörande storregionala systemanalys (RÖ 2024-5370) samt Region Östergötlands cykelplan (RÖ 2024-2831).

Utöver prioritering i den regionala utvecklingsinriktningen ska även samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Planen ska även särskilt prioritera åtgärder som stärker trafiksäkerheten, vilket även enligt direktivet ska särredovisas (se ‚Bilaga 1).



Figur 4 - Rumsliga skalnivåer

Region Östergötland strävar också efter att ha en plan med hög genomförbarhet i form av planeringsmogna och förankrade projekt. Det är också viktigt att den huvudsakliga ansvarsfördelningen gällande finansiering av åtgärder i nationell plan, regional plan resp. kommunal infrastruktur är vägledande men att undantag, primärt utifrån nyttofördelning, kan genomföras. Därför allokeras till största del medel i länsplanen till investeringar i statligt regional infrastruktur.

Utvecklingsstrategi för Östergötland inklusive Rumslig Strategi
Utvecklingsstrategi för Östergötland är regionens gemensamma vägvisare för regional utveckling och ska leda till en hållbar tillväxt och utveckling i Östergötland. *Rumslig strategi för Östergötland* preciserar den rumsliga inriktningen i *Utvecklingsstrategi för Östergötland* och ger en fördjupad bild av hur Östergötland fungerar och bör knytas samman, med tidshorisont 2040. Hela Östergötlands geografi omfattas i strategin. Rumslig strategi består av strukturbilder i tre skalnivåer med ett antal tillhörande planeringsprinciper. Principerna innehåller prioriteringar för att nå utvecklingsstrategins mål om goda livsvillkor i Östergötland och strukturbilderna visar hur principerna kan tolkas i skalnivåerna: regional nivå, närgeografi samt storregional nivå.



Figur 5 - Planeringsprinciper

Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarregionen
Region Östergötland är en del av det storregionala infrastruktursamarbete En bättre sits[2] med syfte utveckla transportinfrastrukturen i Stockholm-Mälarregionen och att utveckla den storregionala funktionaliteten och tillgängligheten. Tillsammans med Region Örebro län, Västmanland, Sörmland, Stockholm, Uppsala och Gotland har regionerna tillsammans gjort storregionala infrastrukturprioriteringar i *Systemanalys för Stockholm-Mälarregionen* (RÖ 2024–5370). Systemanalysen lämnas över till Trafikverket som inspel i deras arbete med nationell plan för transportinfrastruktur.

De storregionala prioriteringarna för transportsystemets utveckling med direkt bäring på Östergötlands är:

- Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras Stockholm-Mälarregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar, däribland:
    - Ostlänken: Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
    - Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg–Degerön: Utbyggnad till dubbelspår
    - E22 Förbifart Söderköping: Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping
    - Väg 50 Nykyrka-Brattebro: Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. Byggstart 2025–2027
- Ytterligare behov som identifieras:
    - Södra stambanan: Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår,
    - Linköping-Malmö/Göteborg: Ökad och frigjord kapacitet samt kortare restider genom ny järnväg, inledningsvis Linköping mot Mjölby

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland >2040 (inklusive buss- och tågmålbild)
Kollektivtrafiken i Östergötland ska bidra till ett hållbart transportsystem och vara en del av det hållbara samhället. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland. Programmet är ett viktigt för styrningen av den regionala kollektivtrafiken. Vid utveckling av trafik krävs politiska beslut inom ramen för den årliga trafik- och verksamhetsbeställningen. Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att stärka den fysiska tillgängligheten och därigenom binda samman Östergötland. Resor mellan landsbygder, tätorter och städer kopplas samman i kollektivtrafiksystemet. Trafiksystemets helhet bidrar till samhällsutvecklingen i länet och ett livskraftigt Östergötland.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet anger att kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån sex målområden. Länsplanen ska stödja dessa mål och har direkt påverkan på mål 3, 4 och 6.

1. Öka kollektivtrafikens marknadsandel
2. Fler nöjda resenärer
3. God geografisk tillgänglighet
4. Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
5. Klimatneutralt resande
6. Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

[2] https://www.enbattresits.se/

Som fördjupning rörande busstrafik och tågtrafik så finns dokumenten *Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik* (RÖ 2023-385) samt *Region Östergötlands tågstrategiska målbild för 2040* (TSN-0048). Dessa beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med buss- och tågtrafik till, från och inom regionen.

Regional cykelplan
Den Regionala cykelplanen är en tematisk fördjupning till länsplanen. Cykelplanen pekar ut potentiella cykelstråk samt visar hur prioriteringar av utredningsåtgärder cykelinfrastruktur kan ske mellan dessa. Cykelplanen är analyserat utifrån potential och cykelbarhet längs statligt vägnät.

Planen syftar till att:

- Ange prioriteringsprinciper och
- Kartlägga potentiella cykelstråk för en tydligare precisering av åtgärder

Resultatet av cykelplanen är en identifiering av potentiella cykelsträckor samt prioriteringsprinciper. Prioriteringsprinciperna bygger på potential för vardagscyklande (främst till arbete och utbildning) samt ökad trafiksäkerhet och cykelbarhet längs längre cykelstråk och cykelleder.

En cykelpotentialanalys har genomförts och utifrån den har sträckor i tre kategorier tagits fram. En prioritering av sträckor för vidare utredning i kategori 1 har gjorts. De högst prioriterade bör utredas vidare som potentiella kandidater till objekt i länsplanen.

Cykelplanen pekar på att separerade gång och cykelväg inte är målet i alla identifiera relationer och vad som kan vara aktuellt beror på lokala förutsättningar. Det kommunala intresset och engagemanget för en gång- och cykelväg längs statligt vägnät är också viktigt och kan innebära att justerar i prioriteringar genomförs.



Figur 6 - Målbild Regionalt cykelvägnät

Skärgårdsprogram för Östergötlands och Kalmar län
Skärgårdsprogrammet är ett samarbete mellan Region Östergötland och Region Kalmar län och har tagits fram i samverkan med länens sex skärgårdskommuner: Norrköping, Söderköping, Valdemarsvik, Västervik, Oskarshamn och Mönsterås.

Programmet består av ett kunskapsunderlag med tillhörande webbkarta, vilka tillsammans utgör grunden för Skärgårdsprogrammet och dess utvecklingsförslag.

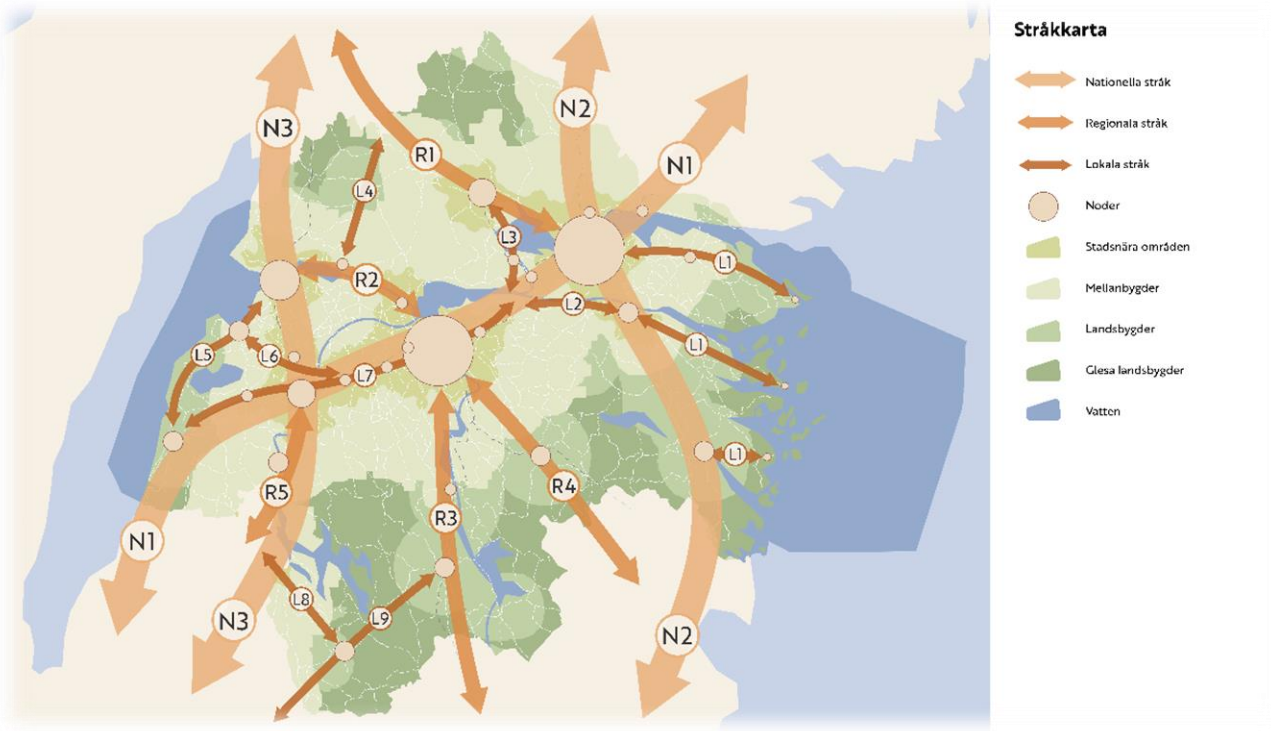
Folkhälsostrategi – för god och jämlik hälsa i Östergötland
Folkhälsostrategin för Östergötland ska stimulera till ett långsiktigt systematiskt folkhälsoarbete för att uppfylla det nationella folkhälsopolitiska målet att ”Skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”.

3. Planeringsförutsättningar

3.1 Funktionella transportstråk och brister

För att bidra till nationella och regionala mål, och skapa ett sammanhållet transportsystem i Östergötland, har transportstråk prioriterats. Prioriteringen av dessa stråk bygger på den rumsliga inriktningen i utvecklingsstrategin och den rumsliga strategin. Stråken syftar till att knyta samman Östergötland och ta tillvara på det goda läget som Östergötland har. Det är stråk som är viktiga för arbetspendling, näringslivets transporter och tillgängligheten till service och för att knyta ihop länets noder i syfte att skapa ett flerkärnigt Östergötland med en gemensam arbets-, studie- och bostadsmarknad. Vidare är de prioriterade transportstråken viktiga för Östergötlands storregionala rumsliga inriktning. Där rollen i Östra Mellansverige, och utefter det starka kommunikationsstråket som löper från Stockholmsregionen genom Östergötland och vidare mot sydväst, är av speciell betydelse.

Generellt gäller, vilket avser flertalet av stråken, att det finns en målkonflikt avseende trafiksäkerhet kontra restider till arbete och studier. Detta inte minst för kollektivtrafiken. Genom hastighetsdämpande åtgärder kan ökad trafiksäkerhet nås, men då på bekostnad av tillgänglighet i form av ökade restider.



Figur 7 - Funktionella transportstråk i Östergötland (källa: egen bearbetning 2018)

Nedan följer en beskrivning över dessa stråk. Beskrivningen anger vilka vägar/järnvägar som ingår i stråket, en kort beskrivning, övergripande brister samt eventuella planerade åtgärder. Utredningar som gjorts eller ska göras beskrivs i under rubriken utredningsbehov i kapitel 4 samt i Bilaga 2 *Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier*.

Nationella stråk
Ur ett systemperspektiv har de nationella stråken såväl nationella som regionala nyttor. Tre nationella stråk går genom Östergötland och bidrar därmed till det östgötska transportsystemet. De nationella stråken sammanfaller med det europeiska prioriterade stråket som binder samman Skandinavien med resten av Europa[3].

N1 Stockholmsområdet-Nyköping-Norrköping-Linköping-Mjölby-Ödeshög-Jönköping (vidare mot Göteborg/Öresundsregionen)
Stråket består av Södra stambanan (t.o.m. Mjölby) och E4 och är ett av de absolut viktigaste nationella transportstråken och det viktigaste i Östergötland. I stråket ingår också Nyköpingsbanan (som är en del av Södra stambanan och som förbinder Norrköping med Stockholm och Södertälje via Nyköping) De största bristerna på stråket är följande:

- **Södra stambanan:** De betydande brister i kapacitet och robusthet som finns på Södra stambanan utgörs av störningskänslighet på banan samt låg flexibilitet mellan olika tågtyper. Ytterligare förbigångsmöjligheter för att öka kapacitetsnyttjandet för tåg av olika hastigheter (gods- kontra passagerartåg) behövs. I Linköping och Mjölby finns även brister på driftplatser/stationer när det gäller möjligheten att ställa upp fordon, vilket påverkar flexibiliteten och därmed kapaciteten. Det finns risk för hastighetsnedsättning på delar av banan. Genom Norrköping finns det säkerhetsbrister på grund av plankorsningar. Färdigställandet av Ostlänken (nationell plan, planerat till 2035) kommer öka kapacitet Linköping – Norrköping (- Stockholm), men ytterligare öka påfrestningarna på befintliga stambanespår efter Linköping. I Mjölby saknas möjligheter till omloppsnära tjänster och plattformslägen, samt vändkapacitet på stationen begränsar möjligheten att utöka regionaltågstrafikering. Kapacitetsbristen på Södra stambanan och särskilt på delen Norrköping-Mjölby riskerar att leda till att det inte går att utveckla pendeltågstrafiken i Östergötland.
- **Nyköpingsbanan:** Banan är enkelspårig har idag eftersatt underhåll. På flertalet ställen råder sänkt hastighet. Banan består av äldre räls och växlar. Vid oväder stängs banan då det finns risk för att träd faller på anläggningen.
- **E4:** Kapacitetsbristen i Östergötland finns framför allt på infarterna till Norrköping och Linköping med låg framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken, under framför allt högtrafik. Även ställplatser för tung trafik på stråket bör utredas.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan/nationell plan kopplat mot stråk N1:
Åtgärdsvalsstudie kring Linköpings Västra är gjord vissa kollektivtrafikinvesteringar är gjorda samt planeras framåt. Trafikverket planerar att bygga ut trafikplats Staby under planperioden. När det gäller tågtrafik är Region Östergötlands långsiktiga ambition kvartstrafik med Östgötapendeln hela dagen och att öppna nya pendeltågstationer eller regionaltågstationer i Västra Linköping och i Åby med trafikering i linje med den tågstrategiska målbilden. Mötesspår vid Vikingstad finns med som kandidat för nationell plan. Under planperioden kommer en åtgädsvalsstudie slutföras för Mjölby station. Funktionsutrednings av Åby stationen är gjord och en åtgärdsvalsstudie för trafikplats Kneippen är slutförd. Trafikverket kommer starta upp utredning om Nyköpingsbanan. Bytespunkt Sandtorp kommer genomföras under planperioden som del i nationell plan.

[3] Skandinavien-Medelhavet-korridoren är utpekad i TEN-T-förordningen, *Trans-European Transport Network*

N2 Västerås-Eskilstuna-Katrineholm-Norrköping-Söderköping-Valdemarsvik-Västervik (vidare mot Kalmar och sydöstra Sverige
Stråket består av delar av Södra stambanan (Katrineholm-Norrköping samt UVEN Katrineholm-Sala), riksväg 55/56 och E22 och är ett viktigt nationellt transportstråk med bland annat kopplingar mot Norrköpings hamn. De största bristerna på stråket är följande:

- Stora framkomlighetsproblem genom Norrköping och Söderköping (E4, riksväg 55/56 till E22), inte minst för kollektivtrafiken men även för godstransporter, vilket dessutom leder till stora miljöproblem.
- Bristande anslutningar till Norrköpings hamn från E4, E22 och riksväg 55. Denna och föregående brist är även identifierad i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk N2: Stråket omfattas av satsningen av regionala bytespunkter. I Söderköping kommer framkomlighetsproblemet att minska i och med den nya sträckningen för E22 förbi Söderköping byggs (nationell plan). En åtgärdsvalsstudie som ska studera kopplingarna E4-E22-Norrköpings hamn ska genomföras under planperioden.

N3 Bergslagen-Örebro-Askersund-Motala-Mjölby-Tranås-Jönköping (vidare mot Göteborg/Öresundsregionen)
Stråket består av järnvägssträckan Örebro-Hallsberg-Motala-Mjölby och riksväg 50 som är en del av godsstråket genom Bergslagen. Stråket består söder om Mjölby av Södra stambanan. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider gällande riksväg 50 norr om Motala.
- Kapacitetsproblem på järnvägen norr om Motala. Enkelspår i flera delar.
- Kapacitetsproblem på järnvägen söder om Mjölby.
- Kapacitetsproblem för den tunga trafiken på riksväg 50 norr om Motala.
- Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 32 och koppling riksväg32/riksväg50 och E4.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk N3: Bristerna hanteras i nationell plan för transportinfrastruktur, där ombyggnad av riksväg 50 mellan Nykyrka och Brattebo, samt utbyggnad till dubbelspår på järnvägen (mellan Degerön och Hallsberg, färdigställs 2031) finns med. Utbyggt dubbelspår innebär stora vinster för gods- och persontåg på sträckan. Region Östergötland kommer under planperioden utreda potentialen i stråket vidare, och hur potentialen kan tas omhand. Mötesspår vid Boxholm finns med som kandidat för nationell plan.

Mellanregionala stråk
Mellanregionala stråk är regionalt viktiga stråk som syftar till att knyta samman Östergötland med de regionala och delregionala noderna i Östergötland, med Norrköping och Linköping, samt för att knyta samman arbets- och studiemarknaderna i Östergötland. Det är även viktiga för samband mot angränsade regioner

R1 Norrköping-Finspång-Örebro
Stråket består av riksväg 51. Stråket är ett viktigt stor- och mellanregionalt transportstråk. Storregionalt, primärt för godstransporter till och från Norrköpings hamn. Stråket är även viktigt för Östergötlands kopplingar mot Örebro och övriga Bergslagen. Längs stråket förekommer dessutom en omfattande arbetspendling på vissa delsträckor, framför allt mellan Finspång och Norrköping. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider avseende riksväg 51 norr om Finspång.
- Många utfarter på vägen norr om Finspång samt kapacitetsproblem för den tunga trafiken norr om Finspång.
- Genomfartsproblematik i Finspång, Borggård och Hällestad (miljö, trafiksäkerhet, restid och barriäreffekt), framför allt vad gäller den tunga trafiken.
- Framkomlighetsproblem i Norrköping samt bristande anslutning till Norrköpings hamn (se stråk N3).

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R1: Under planerperioden kommer ny sträckning för riksväg 51 förbi Finspång färdigställas. Även större trimningsåtgärder genomförs på riksväg 51 norr om Finspång (vid länsgräns). Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager, kommer beröra stråket. Underlag finns för åtgärder i cykelvägnätet mellan Norrköping och Svärtinge.

R2 Linköping-Motala

Stråket består av riksväg 34 och länsväg 1050 (mellan Linköping-Fornåsa). Stråket är viktigt för arbetspendling mellan Motala-Linköping, samt för anslutande trafik till och från riksväg 50 norr om Motala. En åtgärdsvalsstudie genomförandes för sträckan Ljungsbro-Borensberg 2018 samt för Norra Motala 2016. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete och studier inte minst för kollektivtrafiken, gäller hela stråket.
- Många utfarter längs vägarna samt framkomlighetsproblem i Linköping, framförallt för kollektivtrafiken.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R2: Ombyggnad av riksväg 34 mellan Säbyholm och Visselmyra föreslås. Ombyggnationen innebär uppgradering av vägen till 2+1 med 100 km/h. Kopplat till ombyggnation kommer även gånglänkar och hållplatser ses över längs hela sträckan som utreddes i åtgärdsvalsstudien från 2018. Fortsatt utredning kring trimningsåtgärder på Metallvägen genom Motala samt gång och cykel mot Nykyrka enligt åtgärdsvalsstudien Motala Norra kvarstår.

R3 Linköping-Kisa-Vimmerby

Stråket består av riksväg 23/34 samt Stångådalsbanan (Linköping-Vimmerby). Stråket är framför allt viktigt för arbetspendling mellan Kisa och Linköping. Dessutom kopplar stråket Östergötland med de norra delarna av Kalmar län. De största bristerna på stråket är följande:

- Genomfartsproblematik i Kisa (miljö, trafiksäkerhet, barriäreffekt).
- Framkomlighetsproblem i framför allt Linköping, inte minst för kollektivtrafiken (se stråk N1).
- Opålitlig trafikering på Stångådalsbanan till följd av bristande underhålls- och driftåtgärder.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R3: För driftsäker trafikering på Stångådalsbanan krävs omfattande åtgärder finansierade av nationell plan för transportinfrastruktur då järnvägsåtgärder är en del av nationell åtgärdsplanering. Under planperioden kommer Trafikverket påbörja utrustning av Stångådals- och Tjustbanan med signalsystem ERTMS. Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager kommer beröra stråket. Underlag kopplat till åtgärdsvalsstudie förbifart Kisa har delvis uppdaterats i samband med framtagandet av ny översiktsplan i Kinda kommun. Förbifart Kisa läggs delvis in som nytt objekt i planen för vidare utredning.

R4 Linköping-Åtvidaberg-Västervik
Stråket består av riksväg 35 och Tjustbanan (Bjärka Säby-Västervik). Stråket är viktigt för arbetspendling mellan Åtvidaberg och Linköping. Dessutom kopplar stråket Östergötland med de nordöstra delarna av Kalmar län. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 35.
- Bristfällig anslutning för expressbusstrafiken i Grebo.
- Framkomlighetsproblem, framför allt i Linköping.
- Opålitlig trafikering på Tjustbanan till följd av bristande underhålls- och driftåtgärder

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R4: Riksväg 35 mellan Linköping och Åtvidaberg kommer färdigställas (Etapp 3 och 4). Ombyggnationen innebär uppgradering till 2+1 väg. I och med att riksväg 35 byggs om hanteras även kollektivtrafikens anslutning i Grebo. För driftsäker trafikering på Tjustbanan krävs omfattande åtgärder finansierade av nationell plan för transportinfrastruktur då järnvägsåtgärder är en del av nationell åtgärdsplanering. Under planperioden kommer Trafikverket påbörja utrustning av Stångådals- och Tjustbanan med signalsystem ERTMS. En för åtgärdsvalsstudie för sträckan Åtvidaberg-Gamleby kommer genomföras under planperioden. En utredning för framkomlighet i Linköping Östra planeras under planperioden.

R5 Mjölby-Boxholm-Tranås (och vidare mot Eksjö)
Stråket består av riksväg 32. Stråket är framför allt viktigt för godstransporter och för arbetspendling. Till följd av ny dragning av riksväg 50 å2013 har r godstrafiken ökat markant. Kopplingen till Tranås är särskilt viktig för kopplingen till norra Jönköpings län. De största bristerna på stråket är följande:

- Ökande godstransporter som påverkar trafiksäkerheten negativt.
- Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 32.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R5: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket. Inom trimningspotten finns medel för att genomföra de steg 3 åtgärder som identifierades i åtgärdsvalsstudie för riksväg 32 för sträckorna Boxholm-Mjölby respektive Boxholm-Sommen.

Inomregionala stråk
Inomregionala stråk fyller funktionen att knyta samman regionala och delregionala noder i Östergötland med varandra och med Linköping och Norrköping.

L1 Skärgårdsstråk
Stråken består av kopplingar mellan kommunhuvudort och skärgårdsnod: Norrköping – Arkösund (länsväg 209); Söderköping – Tyrislöt (länsväg 210); och Valdemarsvik – Fyrudden (länsväg 212). De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhetsbrister, både för motoriserade och oskyddade trafikanter.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L1: En åtgärdsvalsstudie för stråken planeras under planperioden. Brister och behov som utredningen pekar ut kan komma att bli föremål för trimningsåtgärder.

L2 (Linköping-)E4-Söderköping
Stråket består av länsväg 210 från Söderköping till anslutning vid E4. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete gällande sträckan E4-Söderköping.
- Många utfarter.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L2: Trafiksäkerhetsåtgärder och förbättrade hållplatser i Västra Husby genomförs under planperioden. Grov kostnadsindikation samt samlad effektbedömning finns för cykelväg mellan Västra Husby och Norrköping. Hanteras inom pott för cykel på statligt vägnät.

Stråk L3 Norsholm-Skärblacka(-Finspång)
Stråket består av länsväg 215, väg 1153 från Norsholm till Finspång via Skärblacka samt Finspångsbanan. Stråket är viktigt för arbetspendling och för godstransporter. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider, framför allt delen Kimstad-Skärblacka-Finspång.
- Kapacitetsproblem för tung trafik till och från industrierna i Finspång och Skärblacka och kopplingen till E4.
- Genomfartsproblematik i Skärblacka (miljö, trafiksäkerhet, barriäreffekt).
- Standard på Finspångsbanan (signalsystem och elektrifiering).

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L3: Cykelväg genom Skärblacka längs med väg 215 finns med som ett objekt. Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket. Förlängning av mötesspår i Kimstad planeras. Region Östergötland har även föreslagit utredning om godskapacitet på stråket under planperionden.

L4 Borensberg – Tjällmo
Stråket består av väg 211 mellan Borensberg och Tjällmo, vidare till anslutning på riksväg 51. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhetsbrister.
- Förväntad ökning av trafik på grund utökad aktivitet på militärområdet Kvarn.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L4: Trimningsåtgärder kommer att beröra stråket under planperioden. Anslutningen mot riksväg 51 kommer beröras av ett större trimningsobjekt.

L5 Motala-Vadstena-Ödeshög
Stråket består av länsväg 919. Stråket är viktigt för arbetspendling. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider, främst på sträckan Vadstena-Motala.
- Många utfarter längs länsväg 919.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L5: Färdigställande av cykelväg mellan Motala och Vadstena sker under planperioden. Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager, samt trimningsåtgärder kan beröra stråket.

L6 Vadstena-Skänninge-Mantorp(-Linköping)
Stråket består av länsväg 206. Stråket knyter samman Vadstena med pendeltågstationen i Skänninge och är därmed viktigt för arbetspendling. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhetsbrister gällande såväl korsningar och på sträckning som helhet.

- Framkomlighet för gods.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L6: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kan beröra stråket. Region Östergötland har föreslagit en utredning kring trafiksäkerhetsåtgärder på sträckan under planperioden.

L7 Ödeshög-Väderstad-Mjölby-Mantorp-Vikingstad-Linköping-Linghem-Norsholm
Stråket består av gamla E4 mellan Ödeshög och trafikplats Norsholm via Väderstad, Mjölby, Mantorp, Vikingstad, Linköping, Linghem. Stråket består av länsväg 918 från Ödeshög – Väderstad, länsväg 942 mellan Väderstad och Mjölby, länsväg 636 mellan Mjölby och Linköping, länsväg 796 Linköping - trafikplats Norsholm (E4). De största bristerna i stråket är:

- Trafiksäkerhetsbrister samt saknade gång och cykellänkar.
- I delar genomfartsproblematik (till exempel Väderstad och Vikingstad).

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L7: Investeringar i bytespunkter (Rök/Hejla samt Linghem) genomförs under planperioden. I länsplanen finns ett namnsatt objekt för ny infart till Linghem. Region Östergötland har föreslagit en utredning kring ökad cykelbarhet på sträckan Ödeshög-Mjölby samt Sjögestad-Mantorp. Åtgärder för kollektivtrafik och gång-cykel i Väderstad kommer genomföras. Ny cykelväg mellan Rappestad och Vikingstad planeras att byggas under planperioden.

L8 Österbymo-Tranås
Stråket består av länsväg 131. Stråket knyter samman Österbymo med Tranås och är viktigt för arbetspendling. För resor kollektivt är Tranås en knutpunkt med möjlighet till vidare resor via Östgötapendeln. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete och studier inte minst för kollektivtrafiken, gäller hela stråket.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L8: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket. Under planperioden kommer ny cykelväg mellan Ramfall och Torpavägen byggas och i samband med detta även ny bytespunkt.

L9 Österbymo-Kisa
Stråket består av länsväg 134. Stråket knyter samman Österbymo med Kisa, och Österbymo med Eksjö. De största bristerna i stråket är följande:

- Bärighetsproblematik på sträckan
- Trafiksäkerhetsproblematik längs sträckan

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L9: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager, samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

Övrigt vägnät
Det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplat till de ovan beskrivna stråken. Det handlar då främst om punktinsatser som till exempel kan vara kopplade till trafiksäkerhetsåtgärder, detta även för oskyddade trafikanter. Det finns även en särskild pott avsett till enskilt vägnät. Inom ramen för den potten ingår även kollektivtrafikåtgärder på det enskilda vägnätet.

3.2 Ekonomiska förutsättningar

Planeringsramen för åtgärder i Östergötlands län under perioden 2026–2037 är enligt direktiv från regeringen 2 717 miljoner kronor. Efter avräkning av förbrukade medel från föregående fyra år har Region Östergötland 2 844 miljoner kronor att fördela och fördelningen av planeringsramen framgår av tabellen nedan.

År	**miljoner kr**
2026–2028 (3 år)	778
2029–2031 (3 år)	710
2032–2037 (6 år)	1 356
Totalt	**2 844**

Figur 8 –Planeringsram efter avräkning (TRV 2025/37255)

I nu gällande plan för åren 2022–2033 finns ett antal objekt som påbörjas eller har kommit långt i planeringen eller har avtal kring finansiering. Dessa betraktas som redan beslutade och finns således med i det aktuella förslaget till plan för perioden 2026–2037:

- Riksväg 51 ny sträckning genom Finspång.
- Riksväg 35 två etapper (Sandtorpet) samt Bankekind - Grebo (Rösten) samt Rösten-Åtvidaberg.
- Ny infart och förbifart Linghem.
- Länsväg 881 gång och cykelväg längs Djurövägen inkl. bytespunkt Ljunga.
- Gång och cykelväg i Skärblacka längs väg 215.
- Länsväg 919 gång och cykelväg mellan Vadstena och Motala.
- Ett antal kollektivtrafikinvesteringar på statligt vägnät som t.ex. hållplatser Linghem, bytespunkt Västra Husby, Hejla, Ringarum samt Sandtorp.
- Ett antal beslutade medfinansieringsåtgärder på kommunalt vägnät gällande kollektivtrafik och gång- och cykel.
- Ett antal beslutade trimningsåtgärder på regionalt vägnät som tex. Skärgårdslänken, riksväg 51 Ljusfallshammar-Hjortkvarn, gång och cykel samt kollektivtrafik längs väg 131 Ramfall.

Dessa objekt summerar till ca 1,4 miljarder kr. Noterbart är att de flesta av dessa objekt befinner sig under första delen av planperioden vilket innebär att ledigt utrymme främst finns från år 4–6 och framåt.

4. Länstransportplan 2026–2037

Länsplan för transportinfrastruktur i Östergötland är uppdelad på

- **Namngivna åtgärder** – namngivna åtgärder (åtgärder över 75 milj kr),
- **Mindre åtgärder i och till stråk** – till exempel trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät samt för oskyddade trafikanter genom förbättrade passager och ökad cykelbarhet samt investeringar i kollektivtrafikinfrastruktur (åtgärder på statligt vägnät <75 milj kr)
- **Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät** – främst investeringar i kollektivtrafik samt cykel och passageåtgärder.
- **Samfinansiering mot nationell plan**

Planförslaget i sin helhet redovisas nedan och beskrivs per del senare i kapitlet. Summor i miljoner kronor.

Objekt / pott	ÅR 1–3 (2026–2028)	ÅR 4–6 (2029–2031)	ÅR 7–12 (2032–2037)	**SUMMA PLANPERIOD**	*Ca Total kostnad*
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)					
Rv 35 Rösten-Sandtorpet (inkl. BP)	*200*			*200*	*302*
Rv 51 genom Finspång	*115*	*50*		*165*	*230*
Rv 35 Åtvidaberg-Rösten etapp 4	*30*	*223*	*400*	*653*	*653*
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl. koll)		*150*	*260*	*410*	*410*
Ny infart Linghem	*73*			*73*	*308*
Rv 23/34 Förbifart Kisa			*180*	*180*	*432*
GC väg 881 (inkl. BP Ljunga)	*60*			*60*	*128*
GC Motala Vadstena	*23*			*23*	*84*
GC Skärblacka	*30*	*23*		*53*	*106*
Summa	**531**	**446**	**840**	***1817***	*2653*
Mindre åtgärder i och till stråk (statligt vägnät)					
Enskilda Vägar	6	6	12	***24***	
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	50	90	***192***	
Kollektivtrafik inkl bytespunkter	30	25	40	***95***	
Trimningsåtgärder statligt vägnät	92	93	164	***349***	
Summa	**180**	**174**	**306**	***660***	
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät					
Kollektivtrafik	40	40	80	**160**	
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	**100**	
Cykel och TS	20	20	40	**80**	
Summa	***60***	***90***	***190***	***340***	
Samfinansiering nationell plan					
Samfinansiering nationell plan	**7**		**20**	**27**	
Summa	7			27	
Summa Plan	778	710	1356	**2844**	
Budget	778	710	1356	**2844**	

Tabell 1 - Planbeskrivning länsplan 2026–2037 (BP = bytespunkt)

Planbeskrivning

Nedan redovisas planförslaget uppdelat på kollektivtrafikåtgärder, gång- och cykelåtgärder samt väginvesteringar. Total budget för respektive område visas av tabellen nedan (miljoner konor). Tabellen visar även hur stor del av planen som går till trafiksäkerhetsinvestering som till exempel mittseparering, trimningsåtgärder på statligt vägnät, åtgärder för oskyddade trafikanter med mera. Kategorisering är utifrån huvudsakliga syftet men i till exempel vägåtgärder ingår det i flera fall även betydande investeringar i kollektivtrafik samt gång och cykelinfrastruktur.

Objekt / pott	Summa planperiod	ÅR 1–3 (2026–2028)	ÅR 4–6 (2029–2031)	ÅR 7–12 (2032–2037)
Kollektivtrafikåtgärder	**375**	70	95	210
Gång- och cykelåtgärder	**408**	185	93	130
Väginvesteringar	**2061**	523	522	1016
Summa	**2844**	**778**	**710**	**1356**
Varav trafiksäkerhetsinvesteringar	***2200***	*508*	*559*	*1134*

Namnsatta åtgärder – Större åtgärder i stråk och noder

Större investeringar (över 75 miljoner) ska namnges i länsplanen. Detta gäller alla åtgärdsområden. Detaljerade beskrivning för dessa objekt finns i dess samlade effektbedömningar. Denna genomförs av Trafikverket och finns att läsa på deras hemsida.[4]

Objekt / pott	ÅR 1–3 (2026–2028)	ÅR 4–6 (2029–2031)	ÅR 7–12 (2032–2037)	**SUMMA PLANPERIOD**
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)				
Vägåtgärder	**418**	**423**	***840***	***1681***
Rv 35 Rösten-Sandtorpet (inkl. BP Grebo) (MF)	200			***200***
Rv 51 genom Finspång (MF)	115	50		***165***
Rv 35 Åtvidaberg-Rösten etapp 4	30	223	400	***653***
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra		150	260	***410***
Ny infart Linghem (MF)	73			***73***
Rv 23/34 Förbifart Kisa			180	***180***
Cykelåtgärder	**113**	**23**		***136***
GC väg 881 (inkl. BP Ljunga) (MF)	60	0		***60***
GC Motala Vadstena (MF)	23			***23***
GC Skärblacka (MF)	30	23		***53***
Summa	**531**	**446**	***840***	***1817***

Tabell 2 - Namngivna åtgärder (MF = medfinansiering)

[4] https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/

Investeringarna kopplar till de stråk och noder som finns i stråkkartan samt i *Rumslig strategi för Östergötland*.

Sedan tidigare prioriterade investeringar i denna kategori är

- Riksväg 35 etapp 3 (inkl. bytespunkt i Grebo) (stråk R4),
- Förbifart Finspång (stråk R1 samt L3),
- Ny infart och förbifart Linghem (stråk L7) samt
- Gång och cykelväg genom Skärblacka (Stråk L3), mellan Motala och Vadstena (stråk L5) samt längs Djurövägen inkl. bytespunkt (stråk L1).

Dessa projekt har kommit olika långt i planering och investering men anses ingå i planen genom tidigare beslut. De siffror som anges är länsplanens andel av projekten. De pågående cykelvägsprojekten finansieras med 50 procent av länsplanen och 50 procent av aktuell kommun. Projektet längs Djurövägen innehåller även en bytespunkt samt hållplatsinvesteringar och dessa finansieras med 100 procent av länsplanen. Projektet ny infart och förbifart i Linghem består av två delar. Länsplanen finansierar ny infart med 45 procent och kommunen finansierar resterade samt 100 procent av förbifarten.

Nya namnsatta objekt som föreslås ingå i planen för 2026–2037 är:

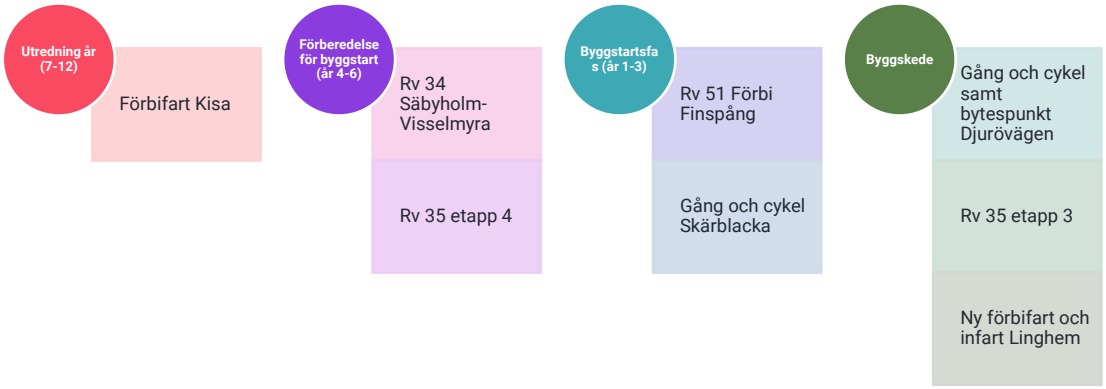
1. Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl. kollåtgärder på sträckan Visselmyra-Husbykorset)
2. Riksväg 23/34 Förbi Kisa (för ytterligare utredning)

Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra bedöms ha goda effekter för framkomlighet för såväl gods, persontrafik och kollektivtrafik. Projektet har höga trafiksäkerhetshöjande effekter. Stråket är ett regionalt viktigt stråk både för inomregionala och mellanregionala resor. Projekt bedöms som robust lönsamt.

Förbifart Kisa bedöms främst ha goda lokala effekter samt ökad trafiksäkerhet främst för oskyddade trafikanter men även för motoriserade transporter. Projektet stödjer den kommunala planeringen i Kinda kommun och ger förutsättningar för att ta hand om ökad godstrafik samtidigt som Kisa kan utvecklas på ett hållbart sätt. Stråket är ett viktigt inomregionalt och mellanregionalt stråk och åtgärden stödjer att orten Kisa utvecklas som en strategisk nod i sitt närområde enligt *Rumslig strategi*. Projektet har utmanande lönsamhet vilket gör det svårt för länsplanen att fullt ut bära nuvarande kalkyl.

Nedan visas var de olika namnsatta åtgärderna befinner sig i planeringen. Förbifart Kisa läggs in med delvis finansiering i planens bortre del och behöver fortsatt utredas. Inför revidering 2030 bör följande åtgärder slutförts:

- Framtagande av avsiktsförklaring mellan Region Östergötland och Kinda kommun kring tätortsåtgärder i Kisa i det fall en ombyggnation av väg 23/34 ska genomföras.
- Framtagande av avsiktsförklaring kring ansvarsdelning gällande åtgärder och kostnader mellan Trafikverket och kommunen vid eventuell byggnation av förbifarten.
- Fördjupad kunskap kring sträckning och kostnader.



För åtgärder som ligger i *utredning* bedöms projektet ännu inte planeringsmoget nog för att vägplan ska påbörjas. Omprövning av dessa objekt kan ske vid kommande revidering. För åtgärder som ligger för *förberedelse för byggstart* ska eller tas vägplan fram. För åtgärder i *förberedelse för byggstart* alternativt *byggstartsfas* kan omprövning ske enligt tid, kostnad eller innehåll utifrån fördjupad kunskap om genomförbarhet.



Mindre åtgärder i och till stråk

Denna del innehåller åtgärder under 75 miljoner kr på statligt regionalt vägnät. Det avser trafiksäkerhetsåtgärder såväl cykelvägar, åtgärder för oskyddade trafikanter, kollektivtrafikåtgärder samt trimningsåtgärder på statligt regionalt vägnät. Totalt avsätts 660 miljoner kr till åtgärder inom denna kategori. Potten följs löpande upp i samverkansforum mellan Trafikverket och Region Östergötland (Regional planering och Regionala kollektivtrafikmyndigheten).

Objekt / pott	ÅR 1–3 (2026–2028)	ÅR 4–6 (2029–2031)	ÅR 7–12 (2032–2037)	**SUMMA PLANPERIOD**
Mindre åtgärder i och till stråk				
Enskilda Vägar	6	6	12	***24***
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	50	90	***192***
varav GC Linköping Rappestad	X	X		
varav GC Sväritinge-Kartlandet		X		
Gamla Övägen GC		X	X	
varav Ramfall-Torpavägen	X	X		
Kollektivtrafikåtgärder inkl. Bytespunkter	30	25	40	***95***
Ringarum	X			
Nytt hållplatsläge 796 Linghem	X			
Västra Husby	X			
Hejla Rök	X			
Linköping Västra	X	X		
Trimningsåtgärder statligt vägnät	92	93	164	***349***
TS paket rv 32	X	X		
varav rv 51	X	X		
Summa	**180**	**174**	**306**	***660***

Tabell 3 - Mindre åtgärder i och till stråk

Enskilda vägar

Denna pott ska användas av Trafikverket för att medfinansiera åtgärder på enskilda vägar utifrån inkomna ansökningar. I detta ska särskilt kollektivtrafikåtgärder prioriteras.

Cykel och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Utöver namngivna objekt sätts 192 miljoner kronor att av till cykel och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs det statliga vägnätet. Prioritering av åtgärder sker dels utifrån den regionala cykelplanens prioriteringsprinciper, dels utifrån Trafikverkets bristbeskrivningar. I denna pott kan även åtgärder för gång, cykel och mopedpassager (GCM-passager) finansieras. När sådana åtgärder längs det regionala vägnätet är identifierade som prioriterade i Trafikverkets bristbehovsinventering finansieras dessa till 100 procent. Det gäller även för cykelvägar längs statligt vägnät som är identifierade enligt Region Östergötlands cykelplan. Ändring i finansieringsgrad gäller enbart nya objekt, inte objekt som tidigare lagts in i länsplanen.

För övriga åtgärder (gång-cykel och mopedpassager, cykelvägar och andra cykelåtgärder) som är identifierade främst av kommunerna eller lägre prioriterade i till exempel Region Östergötlands cykelplan är huvudinriktningen att åtgärder behöver samfinansieras av berörd kommun. I varje fall görs en helhetsbedömning utifrån denna huvudinriktning där finansieringsfördelningen mellan länsplan och kommun hanteras.

I potten ryms tre nya cykelvägar (Svärtinge-Kartlandet, Rappestad-Vikingstad samt Gamla Övägen) och dessa finansieras med 100 procent av potten. Vidare ska ett projekt bestående av både ny cykelväg och ny bytespunkt genomföras i Torpa/Ramfall, detta med 80 procent finansiering av planen.

Pott Kollektivtrafikåtgärder inkl. Bytespunkter
Målet med kollektivtrafikåtgärderna är att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Generellt är därför åtgärder som

- ökar kollektivtrafikens framkomlighet;
- förbättrar hållplatsstandard och för bland annat ökad tillgänglighet; samt
- utvecklandet av större och mindre bytespunkter prioriterade.

När det gäller utveckling av kollektivtrafiken längs det statliga vägnätet prioriteras åtgärder som stärker kollektivtrafikens tillgänglighet i form av förbättrade busshållplatser, bytespunkter och framkomlighet. Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse för trafikförsörjningsprogrammets mål, *God geografisk tillgänglighet, Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet och Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning* tas från denna pott. Det största nu pågående projektet i denna pott är nya hållplatslägen i Linghem för att minska restiden för landsbygdstrafiken och stärka kopplingen till Östgötapendeln.

Potten finansierar de delar som faller på statligt vägnät. I de fall kommunala åtaganden behövs i form av parkeringar eller utrustning så ska en överenskommelse med respektive kommun träffas. De delar som faller under kommunalt åtagande kommer prioriteras för finansiering inom potten för statlig medfinansiering.

Trimningsåtgärder statligt vägnät
I denna pott prioriteras åtgärder längs de prioriterade stråken och det mindre vägnätet. Potten används främst för trafiksäkerhetsåtgärder samt steg 1–3 åtgärder som framkommit i utförda bristutredningar. Trafikverket ansvarar gör övergripande planering, prioritering och genomförande av potten. Större planerade trimningsåtgärder är riksväg 51 på sträckan Ljusfallshammar-Hjortkvarn (ca 60 miljoner varav ca 40 belastar Östergötlands plan) samt paket för steg tre-åtgärder på riksväg 32 på sträckan Mjölby-Sommen enligt tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie.

Prioriteringen av övriga åtgärder hanteras enligt nedan:

- Åtgärder under 15 miljoner kronor och som ligger i prioriterade stråk prioriteras av Trafikverket.
- Åtgärder med en kostnad över 15 miljoner kronor eller utanför prioriterade stråk stäms av mellan Region Östergötland och Trafikverket.

Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät

Totalt 340 miljoner kronor avsätts under planperioden för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät.

Objekt / pott	ÅR 1-3 (2026-2028)	ÅR 4-6 (2029-2031)	ÅR 7-12 (2032-2037)	SUMMA PLANPERIOD
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät				
Kollektivtrafik	40	40	40	**120**
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	**100**
Cykel och TS	20	20	30	**70**
Summa	***60***	***90***	***140***	***290***

Tabell 4 - Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att länsplanen kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. De medel som avsätts i planen fördels på enligt tabellen ovan. Trafikverket prioriterar bland ansökningarna efter samråd med Region Östergötland. Ansökningar om kollektivtrafik skickas till Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Särskild prioritet ges till projekt som samordnas med åtgärder på statligt vägnät, till exempel bytespunkter, och där Regionen och berörd kommun tagit fram avsiktsförklaring, samt till tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Potten om cykel och trafiksäkerhet (TS) fokuserar på åtgärder för oskyddade trafikanter.

100 miljoner kronor avsätts för åtgärder kopplat till byggandet av nya resecentrum i Norrköping och Linköping som en följd av att Ostlänken ska byggas. Medlen ska användas för utformning av kollektivtrafikåtgärder i själva resecentrum, så som terminalfunktioner och övriga funktioner som underlättar resan för resenärerna, men också till åtgärder som ökar tillgängligheten till resecentrum i form av kollektivtrafikstråk på det kommunala vägnätet inom tätorterna Norrköping och Linköping. Medlen är avsatta från 2029 och framåt och till år 2028/2029 ska framtagande av överenskommelse kring finansiering av specifika behov kopplat till potten i Linköping och Norrköping tas fram.

Samfinansiering nationell plan

Totalt avsätts 27 miljoner kr för samfinansiering av åtgärder i nationell plan. Samfinansiering avser två objekt. Dels skärgårdslänken som är en del av Förbifart Söderköping, dels avsätts medel till fortsatt arbete med etablering av ny regionaltågsstation i Åby, Norrköpings kommun.

Objekt / pott	2026–2028	2029–2031	2032–2037	SUMMA PLANPERIOD
Samfinansiering nationell plan				
Åby station			20	20
Skärgårdslänken	7			**7**
Summa	7	0	20	27

Tabell 5 - Samfinansiering nationell plan

Ny station i Åby finns med i den tågstrategiska målbilden samt i den kommunala planeringen. En funktionsutredning har tagits fram och fortsatt dialog kring utformning, trafikering och finansiering behöver genomföras fram till kommande planevidering 2030.

Utredningsbehov

Region Östergötland kommer årligen och utifrån sina uppdrag, framför allt som regionalt utvecklingsansvarig, ansvarig för länsplan om transportinfrastruktur och som regional kollektivtrafikmyndighet, men även utifrån hälso- och sjukvårdens behov, till Trafikverket delge den samlade bedömningen om de utredningsbehov om möjlig framtida investeringar i transportinfrastruktur som finns. Detta avser då främst större utredningar, som åtgärdsvalsstudier och funktionsutredningar längs statligt regionalt vägnät.

Region Östergötland ser behov av att under perioden 2026–2030 starta följande utredningar på det regionala vägnätet (i prioritetsordning):

1. Stråk L1: Trafiksäkerhet på länsväg 209, 210 samt 212 (skärgårdsutredning) – **2026–2028**
2. Stråk R4/N1: Åtgärdsvalsstudie Linköping Östra - **2026-2028**
3. Stråk R1 & L3 mot N1/N2: Åtgärdsvalsstudie framkomlighet godstransporter Finspång-Norrköping -**2026-2028**
4. Stråk R1: Riksväg 51 mot Örebro behov av utredningar för ökad trafiksäkerhet i mindre orter - **2028-2030**
5. Stråk L6: Väg 206 – Trafiksäkerhet - **2028-2030**
6. Enligt cykelplan: 3–5 nya cykelstråkutredningar - **2026-2030**

Utgångspunkten för utredningsbehov är att förstärka koppling i och till de stråk som är identifierade i Östergötlands regionala utvecklingsstrategi, rumsliga inriktning och stråkkarta.

Utöver detta ser Region Östergötland följande utredningsbehov rörande regionala vägnätet och kollektivtrafik:

- Utredning kring nuläge och ansvar rörande hållplatser (bryggor) för skärgårdstrafiken
- Vidare utveckling av bytespunkter för måluppfyllelse i regionala trafikförsörjningsprogrammet.

4. Effektbedömning

Den framtida transportinfrastrukturen kommer i stort vara densamma som idag. Planeringen av infrastrukturen handlar därför i första hand om hur den kan utnyttjas mer effektivt och kompletteras i önskvärd riktning.

Länsplanen stärker de strategiska pendlingsstråken, regionala bytespunkter samt framkomlighetsåtgärder till nya resecentrum i Norrköping och Linköping samt bidrar till en mer tydlig satsning på gång och cykelvägar. Steg mot att få bort trafikfarlig och för orterna hämmade genomfartstrafik tas även i Finspång och Kisa. Med detta förväntar sig Region Östergötland ett antal positiva effekter som harmoniserar med såväl de nationella transportpolitiska målen som de regionala målen så som det uttrycks i till exempel *Utvecklingsstrategi för Östergötland*, *Rumsligstrategi för Östergötland* och *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040*.

Planförslaget innebär att större väginvesteringar ökar med ca 22 procentenheter jämfört med förgående plan. Då mindre investeringar i vägnätet (s.k. trimningsåtgärder) ökar med ca 1,5 procentenheter innebär det att allokeringen till väginvesteringar ökar med ca 23,5 procentenheter. Denna ökning består dels i kostnadsökningar och förseningar i pågående projekt, dels att riksväg 35 fullfinansierats och att riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra läggs in som nytt objekt.

Andelen som anslås till kollektivtrafik minskas med ca 18 procentenheter och andelen som avsätts till gång och cykel minskar med ca 5,5 procentenhet. Detta ska ses mot bakgrund till att allokeringen till dessa poster ökat under de senaste planrevideringarna. Minskningen i kollektivtrafik består främst i att en större pott till tillgänglighetsanpassning i planens dels tas bort och i delar läggs in en generell pott för kollektivtrafik, dels att några projekt längs statligt vägnät (kollektivkörfält i Linköping) är genomförda till 2026. Gällande cykel sker det en viss överflyttning från statlig medfinansiering till åtgärder på statligt vägnät då finansieringsgraden ökar för dessa objekt. Region Östergötland gör bedömningen att denna minskning i anslag inte kommer påverka framdriften för projekt på området då de potter som minskas inte varit intecknade eller planerade.

Övergripande bedöms länstransportplanen framför allt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet, hälsa och regional sammanhållning. De negativa effekterna berör främst klimat och landskap.

- Satsningen på de viktigaste pendlingsstråken, framför allt för kollektivtrafiken, men även för biltrafiken ökar möjligheterna för fler att få arbete och tillgång till högre studier. Detta gäller för såväl kvinnor som män. Satsningen kommer också att gynna trafiksäkerheten i form av färre döda och skadade. Här kan det dock förväntas en ökning av klimatpåverkande utsläpp och intrång i landskap då satsningen förmodligen kan leda till en ökning av trafikarbetet samt att nybyggnation tas nytt landskap i anspråk. Det innebär vidare att Östergötlands tätorter ännu mer kopplas samman till en flerkärnig stadsregion. Att skapa sammanhållna bostads- och arbetsmarknader är ett av regionens allra viktigaste mål.
- Satsning på nya resecentrum i Norrköping och Linköping med god tillgänglighet för kollektivtrafik förväntas leda till att marknadsandelen för biltrafiken minskar samtidigt som utbyggnaden av Ostlänken kommer att bidra till en positiv regional utveckling med fler jobb och ökad sysselsättning. En förutsättning för en sådan utveckling är dock att angränsande kommuners tillgänglighet med framför allt kollektivtrafik stärks för att detta ska kunna ske på ett mer långsiktigt hållbart sätt.

- Genom att satsa på gång och cykelvägar kommer möjligheten för fler att välja ett mindre klimatpåverkande transportsätt att förbättras. Satsningen innebär också en förbättrad trafiksäkerhet.
- En ökad trafiksäkerhet i det regionala vägnätet. Både avseende oskyddade samt fordonsburna trafikanter.
- Enligt Trafikverkets samlade effektbedömningar uppvisar inte alla namnsatta objekt en positiv nettonuvärdeskvot. Därmed är det viktigt att arbeta för att realisera lokala och ej värderade nyttoeffekter.

4.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning

Nedan ges en kort sammanfattning av den strategiska miljöbedömningen. Miljöbedömningen i sin helhet återfinns i separat bilaga.

Alternativa inriktningar av planen

I arbetet med framtagandet av länstransportplanen har tre olika översiktliga inriktningar tagits fram. Syftet med detta har varit att få en diskussion om planens inriktning och vilka konsekvenser dessa får på olika faktorer. De tre inriktningar av planen som studerades är:

- **Fokus spridda mindre åtgärder** syftar primärt till att öka trafiksäkerheten längs det statliga vägnätet och innehåller störst satsning på trimningsåtgärder och gång och cykel av de tre planalternativen.
- **Fokus stråk** syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk och innehåller störst satsningar på större vägåtgärder.
- **Fokus städer/samhällen** fokuserar på ökad trafiksäkerhet i städer och samhällen samt framkomlighet för kollektivtrafiken i starka stråk och till större målpunkter.

Jämförelsen mellan scenarierna visar att satsningar på namngivna vägåtgärder innebär störst negativ påverkan på klimat samt landskap och naturresurser, men störst bidrag till medborgarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet. Trimningsåtgärder kan också bidra positivt till tillgänglighet, samtidigt som den negativa påverkan på klimat och miljö är betydligt lägre. Satsningar på cykel och kollektivtrafik innebär stora nyttor för hälsa både genom ökad aktiv mobilitet och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Satsningar på cykel och kollektivtrafik kan också bidra till ökad social hållbarhet genom att öka tillgängligheten för grupper som har begränsad tillgång till bil, som barn och unga, äldre och funktionshindrade.

Konsekvenser av slutligt planförslag

Nedan redogörs översiktligt det slutliga planförslagets miljöpåverkan respektive inverkan på social hållbarhet jämfört med nollalternativet. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut (för objekt se *3.2 Ekonomiska förutsättningar*). Mer ingående resonemang kring detta finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

<u>Klimat</u>

Planen bedöms på grund av dess stora betoning på nya större vägåtgärder ha en tydligt negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

<u>Hälsa</u>

Hälsa bedöms utifrån miljöaspekterna *Buller, Fysisk aktivitet, Trafiksäkerhet och Luft*.

Buller: De större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar eller hålls konstant. Även åtgärder som bidrar till att flytta över resor från bil till kollektivtrafik och cykel inne i städer och samhällen kan bidra till minskat buller. Planförslaget bedöms sammantaget ha en svagt positiv effekt på buller.

Fysisk aktivitet: Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på bytespunkter för kollektivtrafiken och utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager. Jämfört med nollalternativet kan planförslaget totalt sett antas ha en svagt positiv effekt på fysisk aktivitet i transportsystemet.

Trafiksäkerhet: Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon. I planförslaget görs en ökad satsning på cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät jämfört med nollalternativet vilket är positivt för trafiksäkerheten. Minskade satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet kan, om det innebär minskade kommunala investeringar, innebära ett negativt bidrag till trafiksäkerheten för gående och cyklister. Totalt sett bedöms planen ändå bidra svagt positivt till ökad trafiksäkerhet.

Luft: Vad gäller luft har flera av de namngivna vägåtgärderna en negativ påverkan eftersom de leder till ökad trafik, men projekten som avser förbifarter kan bidra till att människor inne i tätorten blir mindre utsatta för luftföroreningar. Totalt sett bedöms planen få en neutral påverkan på miljöaspekten Frisk luft.

Sammantaget bedöms planförslaget som bättre än nollalternativet när det gäller aspekten hälsa.

Landskap

Landskap och naturresurser bedöms utifrån aspekterna *Vatten, Naturresurser, Landskap och kulturmiljö samt Biologisk mångfald.*

Vatten: Flera av de större vägåtgärderna riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt, men åtgärderna behöver utredas mer noggrant innan det går att klarlägga hur stor påverkan blir så det går inte i detta skede att bedöma planens påverkan på vatten.

Naturresurser: Risken för påverkan på naturresurser, i avgränsningen formulerat som påverkan på areella näringar, är generellt störst för större åtgärder utanför tättbebyggt område, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Flera av vägåtgärderna bedöms i viss utsträckning ta jordbruksmark i anspråk, både de tidigare beslutade och de nya åtgärderna i planförslaget. De mindre åtgärderna kan potentiellt sett komma att ta mindre arealer jordbruksmark i anspråk, men jämfört med nollalternativet blir det ingen skillnad. Sammantaget bedöms planen som helhet ha en negativ påverkan på naturresurser.

Landskap och kulturmiljö: Vad gäller påverkan på landskap och kulturmiljö innebär samtliga namngivna vägåtgärder i planen en negativ eller mycket negativ påverkan. Inte minst gäller detta förbifarterna förbi Finspång och Kisa som innebär nya vägdragningar som skapar barriärer i landskapet. Planen bedöms därmed ha en negativ påverkan på landskap och kulturmiljö.

Biologisk mångfald: Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Även om åtgärder i form av

viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna är sannolikt begränsad. Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt.

Planförslagets inverkan på landskap går i negativ riktning jämfört med nollalternativet då de flesta åtgärderna som innebär utbyggnader ger en viss negativ effekt för landskapet i form av bland annat barriäreffekter.

Sociala konsekvenser

Generell tillgänglighet
När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framför allt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område.

Grupperna Barn och Unga, Äldre, Funktionshindrade samt grupper med sämre socioekonomi har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Åtgärder som bidrar mest till att skapa tillgänglighet för dessa är åtgärder i kollektivinfrastruktur, cykelinfrastruktur samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Jämfört med nollalternativet har planen en negativ påverkan på tillgängligheten för dessa grupper.

Sammanhållning
För att analysera hur de olika scenarierna bidrar till sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, stärker flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd har åtgärderna analyserats geografiskt.

Flera av de namngivna vägåtgärderna som ingår i planförslaget bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla lokalsamhällen, dels som bidrar till att stärka möjligheterna att resa kollektivt mellan orter för att öka tillgängligheten för alla. I planförslaget bidrar förbifarterna förbi Finspång och Kisa till att stärka förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället genom att minska trafiken inne i samhällena. Även satsningarna på trafiksäkerhet och cykel på statligt vägnät har potential att bidra positivt, medan de minskade satsningarna på kollektivtrafik på både statligt och kommunalt vägnät samt på statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet påverkar förutsättningarna till ortsutveckling och flerkärnighet negativt.

Sammanfattningsvis stärks flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd.

5 Litteratur och Bilagor

Litteratur

Bristbeskrivningar på regionalt vägnät Östergötland – Trafikverket TRV 2024/37361

Folkhälsostrategi – för god och jämlik hälsa i Östergötland – Region Östergötland (RÖ 2022-543)

Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, 2020, Region Östergötland (TSN-0048)

Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik, 2023, Region Östergötland (RÖ 2023-382)

Mål för framtidens resor och transporter Prop. 2008/09:93, Regeringen 18.

Utvecklingsstrategi för Östergötland, 2024, Region Östergötland (RÖ 2024-10297)

Regional rumslig strategi för Östergötland, 2024, Region Östergötland (RÖ 2022-10319)

Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen, 2024, Mälardalsrådet (RÖ 2024-5370)

Region Östergötlands cykelplan (RÖ 2024-2831).

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland → 2040 (RÖ 2024-4950)

Skärgårdsprogram för Östergötlands och Kalmar län

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/00640).

Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera 2024/25:28:TU16

Bilagor

Bilaga 1: Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv

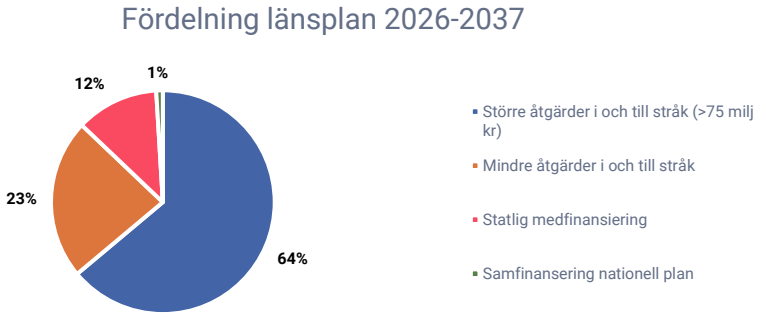
Bilaga 2: Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier

Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga 1: Redovisning utifrån regeringens direktiv

För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, enligt regeringens direktiv för planperioden 2026–2037 redovisa nedanstående:

Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner
Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärder och åtgärdsområden redovisas i planförslaget under kapitel 4.



Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
Medlen fördelas i linje med den rumsliga inriktningen i *Rumslig Strategi för Östergötland* så att platsers förutsättningar i hela Östergötland, landsbygder, städer, tätorter och byar, beaktas genom satsningar på det mindre vägnätet, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet till regionala målpunkter.

Region Östergötlands främsta styrande måldokument är den regionala utvecklingsstrategin *Utvecklingsstrategi för Östergötland (RÖ* 2024–10297). Länstransportplanen ska stödja inriktningar i denna och som fördjupning till den regionala utvecklingsstrategin finns Region Östergötlands *Rumslig strateg för Östergötland* (RÖ 2022–10319) samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kopplat till Östergötlands transportplanering finns även Region Östergötlands storregionala infrastruktursamarbete inom En bättre Sits, med tillhörande storregionala systemanalys (RÖ 2024–5370) samt Region Östergötlands cykelplan (RÖ 2024–2831).

Utöver prioritering utifrån den regionala utvecklingsinriktningen ska även samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Planen ska även särskilt prioritera åtgärder som stärker trafiksäkerheten, vilket även ska särredovisas.

Region Östergötland strävar också efter att ha en plan med hög genomförbarhet i form av planeringsmogna och förankrade projekt. Det är också viktigt att den huvudsakliga ansvarsfördelningen gällande finansiering av åtgärder i nationell plan, regional plan resp. kommunal infrastruktur är vägledande men att undantag, primärt utifrån nyttofördelning, kan genomföras.

Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
Brister och behov identifieras av olika aktörer men för att en brist eller behov ska kunna bli en åtgärd behöver de först utredas. Detta sker oftast via en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där berörda aktörer förutsättningslöst analyser bristerna och identifierar åtgärder. Åtgärderna ska utgå från fyrstegsprincipen och ansvar/finansieras kan ligga på flera aktörer.

De åtgärdsförslag som föreslås kan vara allt från steg 1 till steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

1. Tänk om – Handlar om att först överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter
2. Optimera – Är åtgärder om kan effektivera utnyttjandet av infrastrukturen
3. Bygg om- Innebär mindre omfattande ombyggnationer
4. Bygg nytt – Innebär större om- eller nybyggnationer

För åtgärder med en kostnad över 75 miljoner kr ska en *Samlad effektbedömning* (SEB) genomföras. Detta för att ge ytterligare vägledning i effekterna av de förslagna åtgärderna. Denna bedömning vägs sedan in i beslut om att genomföra åtgärden eller inte.

Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
Enligt direktivet bör *prioritet ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten*. Hur stor andel av planen som går till trafiksäkerhetshöjande insatser ska också anges.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder finns inom alla infrastrukturplanens åtgärdsområden. I Östergötlands länsplan bedöms följande namnsatta objekt förbättra trafiksäkerheten:

- Mittsepareringsprojekten Riksväg 35 etapp 3, Riksväg 35 etapp 4 samt Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra.
- Cykelvägsprojekten längs väg 881, Motala-Vadstena samt i Skärblacka
- Förbifartsprojektet riksväg 23/34 Förbifart Kisa

I övrigt bedöms potterna ”Cykel och TS oskyddade trafikanter” samt ”Trimningsåtgärder statligt vägnät” samt åtgärder inom statlig medfinansiering gällande cykel och trafiksäkerhet bidra till ökad trafiksäkerhet. Totalt bedöms ca 77 procent av planen gå till åtgärder som fokuserar på förbättrad trafiksäkerhet.

Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
Totalt avsätts 27 miljoner kr till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt 340 miljoner kr till statlig medfinansiering. Detta redovisas i planförslaget under kapitel 4.

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.
Miljökonsekvensbeskrivningen av infrastrukturplanen redovisas i ett separat dokument tillsammans med den utökade hållbarhetsbedömningen. Dokumentet är en del av Östergötlands länsplan.

Bilaga 2: Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier

Inom ramen för Östergötlands länsplan för transportinfrastruktur har åtgärdsvalsstudier och andra typer av utredningar genomförts för att närmare studera de brister som identifierats och beskrivits. Nedan visas tidigare genomförda utredningar på det statliga regionala vägnätet samt stationer för regional- eller pendeltåg.

Namn	År	Status
Funktionsutredning station Åby	2024	Vidare utredning
Trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen – Mjölby	2021	SEB finns
Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 35 Åtvidaberg-Rösten	2021	Objekt i länsplan
Trafiksäkerhet och framkomlighetväg 34 Stora Sjögestad-Borensberg	2021	SEB finns
Bristande regional tillgänglighet till västra Linköping	2020	Steg 3 investeringar och utredningar.
Bristande framkomlighet från E4:an genom Krokek till Kolmårdens Djurpark	2018	Steg 3 åtgärder klara
Genom Finspång riksväg 51	2017	Objekt i länsplan
Motala Norra	2016	Steg 3 åtgärder
Väg 23/34 och väg 134 genom Kisa	2016	SEB finns
Finspång- Svennevad riksväg 51	2016	Trimningsåtgärder
E4 Trafikplats 113 Linköping Östra Staby	2014	Genomförs
Trafikplats Malmslätt Linköping	2013	Ej genomförd

SEB = Samlad effektbedömning

Utöver detta har det även genomförts ett antal utredningar för nationell stamväg och järnväg som är av intresse för Östergötland.

- Åtgärdsvalsstudie Kneippen
- Kapacitetsanalys av Nyköpingsbanan
- Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

För varje studie och utredning redogörs för huvuddragen i utredningen och Region Östergötlands bedömning över hanteringen av de förslag som lämnats i studierna.

Utöver de studier och utredningar som genomförts 2018–2022 har ytterligare utredningar gjorts innan 2018 som fortsatt är relevanta. Dessa redovisas efter ovannämnda utredningar och studier. Även här redogörs för Region Östergötlands ställningstagande till studierna och utredningarna.

Funktionsutredning station Åby
Studien utfördes 2024 och visade på hur en regionaltågsstation kan placeras in i Åby. Studien redogjorde även för översiktliga kostnader för två olika alternativ till stationslösning. Vidare utredningar kommer genomföras under 2025.

Trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen – Mjölby
I det funktionella mellan respektive inomregionala vägstråket Mjölby–Boxholm–Tranås–Österbymo genomfördes det 2020–2021 en åtgärdsvalsstudie. Studien utgick från utpekad brist i länstransportplan 2018-2029 och omfattade riksväg 32 i sträckningen Sommen – Mjölby. Den delas in i två etapper: Mjölby-Boxholm samt Boxholm-Sommen. Första etappen innehåller även gång och cykelväg.

Utvecklingen av Bergslagsdiagonalen med delvis ny sträckning av riksväg 50 har lett till ökade trafikflöden på riksväg 32. Tidigare gick riksväg 50 via Motala, Vadstena och Ödeshög, vilket gjorde att de tunga transporterna fortsatte söderut via E4.

Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 35 Åtvidaberg-Rösten
Studien genomfördes 2020–2021 och utgick ifrån utpekad brist i länstransportplan 2018–2029 och omfattade riksväg 35 i sträckningen Åtvidaberg–Rösten (Grebo). Riksväg 35 ingår i det funktionella inomregionala stråket Linköping–Åtvidaberg. Syftet med de framtagna åtgärderna var att minska restiden för samtliga trafikanter, öka tillgängligheten till kollektivtrafiken samt öka trafiksäkerheten längs riksväg 35.

Åtgärdspaketet som presenteras i studien innebär att väg 35 på sträckan Åtvidaberg – Grebo byggs om till en mötesfri landsväg med en målstandard på 100 km/tim.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår också i paketet såsom mitträcke, viltstängsel och korsningsåtgärder. Vidare innefattar paketet åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet samt gång och cykelåtgärder.

Trafiksäkerhet och framkomlighetväg 34 Stora Sjögestad-Borensberg
I vägstråket Motala–Linköping genomfördes mellan 2020–2021 en åtgärdsvalsstudie. Studien utgick ifrån utpekad brist i länstransportplan 2018–2029 och omfattade riksväg 34 mellan Stora Sjögestad och Borensberg. Åtgärdspaketet som föreslås i studien innebär mitträcke, korsningsåtgärder, hållplatsåtgärder med anslutande gång- och cykelvägar.

Studien föreslår en utbyggnadsordning med tre etapper varav den första etappen har utretts vidare och *Samlad effektbedömning* finns.:

- Säbyholm–Visselmyra
- Gråhallenpö– Säbyholm
- Visselmyra–Husbykorset

Bristande regional tillgänglighet till västra Linköping
Studien genomfördes 2019–2020. I Västra Linköping finns några av de viktigaste regionala målpunkterna i Östergötland som t.ex. Linköpings universitet och Linköping Science Park. I samband med planeringen av Ostlänken och ett nytt resecentrum i Linköping aktualiseras behovet av att adressera tillgängligheten till Västra Linköping.

Studien visar att det finns flera möjliga lokaliseringar av en pendeltågstation, men med hänsyn tagen till kapaciteten på Södra stambanan görs bedömningen att en fyrspårslösning mellan Linköping C för en tänkt pendeltågstation krävs. Detta bedöms inte aktuellt. Inriktning är i stället att en pendeltågsstation anläggs samtidigt som ny stambanan byggs ut väster om Linköping tillsammans med goda anslutningar till ovannämnda målpunkter.

Dessutom innehåller studien bland annat en kartläggning av infartsleder i Linköping där kollektivtrafikens framkomlighet behöver stärkas. Detta har studerats vidare och rapporterats i en promemoria (se nedan). Dessa ligger i aktuell länstransportplan och Region Östergötland har genom Trafikverket även gått vidare med utredning om bytespunkt i västra Linköping (strax väster om Vallarondellen).

Bristande framkomlighet från E4:an genom Krokek till Kolmårdens Djurpark
Under perioden 2017–2018 genomfördes en åtgärdsvalsstudie av trafiken genom Krokeks tätort. Studien gjordes av Trafikverket i samarbete med Norrköpings kommun och Region Östergötland. I studien redovisas ett alternativ med en förbifart och ett antal steg 1–3-åtgärder.

Sedan behovet av en åtgärdsvalsstudie identifierades har en rad åtgärder genomförts för att hantera de trafiktoppar som uppstår under Kolmårdens djurparks högsäsong, vilka föranledde studien. Åtgärderna är genomförda av Kolmårdens djurpark, Norrköpings kommun samt Trafikverket (med finansiering från länsplanen). Det har t.ex. anlagts ny parkering med ytterligare en entré från en annan del av parken, vilket tillsammans med effektivare in och utfarter från vägen ökat kapaciteten och minskat köer.

Region Östergötland gör bedömningen att ytterligare åtgärd utöver de som genomförts inte är aktuella.

Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 genom Finspång
Under perioden 2016–2017 genomfördes en åtgärdsvalsstudie för riksväg 51 och genomfarten i Finspångs tätort. Studien gjordes av Trafikverket i samarbete med Finspångs kommun och Region Östergötland.

I studien redovisas två alternativ. Ett där riksväg 51 fortfarande går via Bergslagsvägen med ett mindre antal åtgärder för att framför allt öka trafiksäkerheten och ett annat alternativ där en ny sträckning för riksväg 51 byggs från länsväg 215 och ansluter till nuvarande riksväg 51 väster om Finspångs tätort.

Region Östergötland förde in alternativet med en ny sträckning i länsplanen 2018, vilken nu planeras för genomförande i början denna planperiod.

Motala Norra
Trafikverket gjorde tillsammans med Motala kommun en åtgärdsvalsstudie för den norra delen av kommunen avgränsat av riksväg 50, riksväg 34, väg 1088 samt riksväg 34/Metallvägen. I åtgärdsvalsstudien identifieras åtgärder som kan genomföras på kort sikt, inom 5 år, och på lång sikt, inom 5–15 år.

Förbättringar har genomförts på länsväg 1088 som förbinder riksväg 34 med riksväg 50 norr om Motala. Vägen används idag delvis av trafikanter till och från Linköping. Underlag till åtgärder finns i åtgärdsvalsstudien med syftet att identifiera lösningar som kan bidra till att åstadkomma en balans mellan det statliga vägnätets funktion och kommunens befintliga och planerade användning av de norra delarna av Motala tätort. Under 2019 har trafiksäkerhetsåtgärder genomförts på länsväg 1088.

Kvarstående utredningsbehov utifrån åtgärdsvalsstudien är gång och cykelkoppling till Nykyrka samt pågående utredning om korsningen Metallvägen och Östermalmsgatan.

Nuvarande inriktning är att vägnätet kvarstår som det gör och att ovanstående behov kvarstår (korsningsåtgärder och gång och cykelkoppling). För större åtgärder behöver ny åtgärdsvalsstudie genomföras.

Åtgärdsvalsstudie riksväg 23/34 genom Kisa
Under 2016–2017 genomfördes en åtgärdsvalsstudie med en arbetsgrupp och styrgrupp bestående av deltagare från Trafikverket, Region Östergötland och Kinda kommun. Studien, som aldrig slutligt färdigställdes, föreslår ett antal steg 1–3-åtgärder och en förbifart som steg 4-åtgärd.

Studien utredde lokalisering och kostnad för en förbifart på östra sidan av Kisa och Kisasjön. Riksväg 23/34 föreslås i förslaget byggas om till 2+1 väg med mitträcke och en hastighetsbegränsning på 100 km/h.

Ett visst omtag gjordes i samband med framtagande av ny översiktsplan för Kinda kommun. Ny kalkyl och *Samlad effektbedömning* finns framtaget. Projektet läggs delvis in i planens år 7–12 för vidare utredning inför kommande revidering.

Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 Finspång–Länsgränsen–Svennevad
Studien för den aktuella delsträckan hade som mål att identifiera vilka brister som finns för att uppnå en säker 80-standard. Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett antal förslag till mindre åtgärder för att nå målsättningen.

Region Östergötland bedömer att dessa åtgärder ska hanteras inom ramen för trimningsåtgärder i konkurrens med andra angelägna åtgärder. Mot bakgrund av studien har ett trimningspaket på cirka 12 miljoner kronor genomförts.

Region Östergötland och Region Örebro avser beställa ytterligare åtgärder för delsträckan Ljusfallshammar – Hjortkvarn.

Trafikplats Malmslätt Linköping
En åtgärdsvalsstudie genomfördes under 2013 med utgångspunkten i att förbättra tillgängligheten och orienterbarheten till näringsliv i Malmslätt samt att förbättra nuvarande trafik- och miljösituation inom utredningsområdet. Bakgrunden var ett önskemål om att bygga ut trafikplats Malmslätt.

Åtgärdsvalsstudien föreslog bland annat en utbyggnad av trafikplatsen, men det har inte funnits som objekt i någon länsplan. Mot bakgrund av åtgärdsvalsstudiens ålder bedöms utredningen i dagsläget som inaktuell.

Åtgärdsvalsstudier eller andra större utredningar på nationell stamväg och på järnväg

Åtgärdsvalsstudie Kneippen
Trafikplats Kneippen i Norrköping har påtalade brister i användarbarhet och kapacitet, samt problem med barriäreffekter och trafiksäkerhet. Barriäreffekten i området har lyfts och med exploatering på båda sidor av trafikplatsen ökar behoven av att korsa vägen för främst gång- och cykeltrafikanter. Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem i trafikplatsen på grund av den bristande kapaciteten vilket gör den mindre attraktiv. Ett arbete pågår med ett förslag på en ny större bytespunkt vid Sandtorp.

En åtgärdsvalsstudie (TRV 2018/12579) avseende bristerna har genomförts där utredningsområdet innefattade trafikplats Kneippen och Klockaretorpet, inklusive vägarna Söderleden, Riksvägen, Linköpingsvägen samt E22/Linköpingsvägen ut mot E4. Arbetsprocessen har följt åtgärdsvalsstudiens metodik med en arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikverket, Norrköpings Kommun och Region Östergötland.

Kapacitetsanalys av Nyköpingsbanan

Under 2023–2024 genomförde Trafikverket en kapacitetsanalys av Nyköpingsbanan. Uppdraget innebar en kapacitetsanalys för Nyköpingsbanans framtida funktion enligt ett antal framtagna, ej politiskt förankrade, trafikeringsscenarion. Trafikscenarierna ska ses som potentiella trafikeringsmöjligheter och uppehållsbilder. Genom analysen utreddes ökad godstrafik, omledningsmöjligheter samt eventuellt tillkommande stationer såväl före som efter Ostlänkens utbyggnad. Syftet med kapacitetsutredning var att pröva olika trafikeringsscenarion och möjliga förbättringar för Nyköpingsbanan.

För att möta de potentiella trafikeringsscenarierna och för att kunna säkerställa en robust trafikering krävs åtgärder som hastighetshöjande- och robusthetsförbättringar (trädsäkring, utredning och stängning av plankorsningar), ytterligare mötesmöjligheter och växelbyten. Åtgärder kräver ytterligare utredning. Trafikverket har aviserat att en åtgärdsvalsstudie ska genomföras.

Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Regeringens beslut i december 2022 att avsluta projektet Nya stambanor medförde att Trafikverket under 2023–2024 genomförde en kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem. Trafikverket analyserade vilka brister och behov avseende kapacitet och tillgänglighet som kvarstår och förstärks i ljuset av att inte fortsätta med nya stambanor. Vidare identifierades vilka planerade investeringsåtgärder, alternativa investeringar och kapacitetshöjande insatser som krävs i transportsystemet för att möta bristerna och behoven. Åtgärdsförslag ges på bl.a. stråken Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö med anslutande bandelar. Utredningen föreslår åtgärder som kan genomföras utifrån olika lång tidshorisont.

För Östergötland kan särskilt lyftas fram: Framkomlighetsåtgärder på Södra stambanan genom mötes- och förbigångsspår i Vikingstad, Lindkullen-Boxholm och i Sommen. Ökad kapacitet genom nya spår på sträckan Järna-Flemmingsberg (kapacitetsbristen förstärks vid färdigställandet av Ostlänken), behov av ytterligare två spår Aneby-Tranås samt behov av utredning av ytterligare två spår Linköping – Mjölby. Vidare noteras potentialen i regionförstoring i stråket Göteborg – Borås – Jönköping – Linköping.

Stångådals- och Tjustbanans funktion för regional utveckling

I samband med fastställelse av nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 i juni 2022 pekade regeringen på att Stångådals- och Tjustbanans funktion skulle utredas så att åtgärder är möjliga att övervägas i kommande planrevidering 2026–2037. Föremålet för utredningen var Stångådalsbanan och Tjustbanan. Till Stångådalsbanan hänförs sträckorna Berga–Oskarshamn och Blomstermåla–Mönsterås som används för godstransporter. Banornas anslutning i Linköping ingick inte i avgränsningen. Trafikverket har ledd utredningen i dialog med Region Östergötland och Region Kalmar län.

En förbättrad robusthet ökar tillförlitligheten och innebär att planerad trafik i större utsträckning kan genomföras. Åtgärder som bidrar till detta är trädsäkring. Åtgärder för restidsminskning kan uppnås genom ytterligare triangelspår i Berga, men innebär en högre kostnad.

2025-07-04
Dnr. RÖ- 2024/7498

Enligt Sändlista
adress
Postadress Ort

Remiss Länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Trafik och samhällsplaneringsnämnden har beslutat att remittera förslaget till *Länstransportplan för Östergötland 2026–2037*

Bakgrund
Region Östergötland ansvarar för framtagandet av länsplanen, enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263). Länsplanen omfattar en tolvårsperiod och revideras vart fjärde år. För planperioden 2026–2037 har Region Östergötland tilldelats en preliminär planram om 2 844 miljoner kronor.

Planen visar hur länets prioriteringar ser ut de kommande tolv åren för den regionala transportinfrastrukturen. Förslaget innehåller beskrivningar av mål och strategier, brister och en åtgärdsplan. Förslaget innehåller också beskrivning av genomförande och en sammanfattning av hållbarhetsbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning som anger planens konsekvenser och måluppfyllelse. Länsplanen är ett medel för att uppnå regionala och transportpolitiska mål.

Region Östergötland ska överlämna en remitterad och sammanställd version till regeringen senast 20 januari 2026. Länsplanen fastställs sedan i regionfullmäktige senast i oktober 2026, efter att regeringen beslutat om definitiva ramar.

Förslaget till Östergötlands länsplan består av:
• Remissversion av Länstransportplan för Östergötland 2026–2037
• Miljökonsekvensbeskrivning

Svara på remissen
Yttrande på remissen lämnas via e-post till registrator@regionostergotland.se
Ange diarienummer **RÖ 2024/7498** både i ämnesraden och på respektive bifogat dokument.
Vi önskar ert svar senast **2025-11-21.**

Samrådshandlingarna
Förslaget till en ny länstransportplan med tillhörande hållbarhetsbedömning finns på Region Östergötlands hemsida:
https://utveckling.regionostergotland.se/ru/utvecklingsomraden/samhallsplanering/regional-planering/transportplanering

Som underlag till planen finns samlade effektbedömningar för namngivna objekt
https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/

Bilagor finns även samlade på regionens sida.

Postadress	Telefon	Fax	E-post
Region Östergötland 581 91 Linköping	010-103 00 00 (växel)	010-103 71 00	region@regionostergotland.se

Om du inte har möjlighet att läsa handlingarna via vår hemsida eller har frågor kontakta Jonas Jernberg, via epost jonas.jernberg@regionostergotland.se

Med vänlig hälsning

Region Östergötland
Regionledningskontor

Sändlista

Boxholms kommun
Finspångs kommun
Kinda kommun
Linköpings kommun
Mjölby kommun
Motala kommun
Norrköpings kommun
Söderköpings kommun
Vadstena kommun
Valdemarsviks kommun
Ydre kommun
Åtvidabergs kommun
Ödeshögs kommun
Västerviks kommun
Tranås kommun
Eksjö kommun
Vimmerby kommun
Nyköpings kommun
Katrineholms kommun
Vingåkers kommun
Hallsbergs kommun
Askersunds kommun
Jönköpings kommun

Region Kalmar
Region Sörmland
Region Jönköpings län
Region Örebro
Region Västmanland
Region Uppsala
Trafikanalys
Linköpings Universitet
Försvarsmakten
Länsstyrelsen i Östergötland
Trafikverket Sydöstra Regionen
Östsvenska Handelskammaren
Företagarna
LRF Länsförbundet Östergötland
Sveriges Åkeriföretag Öst
Naturskyddsföreningen
Riksförbundet Enskilda vägar
Cykelfrämjandet
Länsförsäkringar Östgöta

§ 136

Projekt VÄXLA – Utforska vägen mot hållbara transporter i Jönköpings län

Diarienummer: RJL 2025/1844

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- bevilja Energikontoret Norra Småland högst 1 684 000 kronor till projektet.
- finansiering sker med 50 % statliga 1.1-medel och 50 % regionala utvecklingsmedel (RU-medel).

Sammanfattning

Energikontor Norra Småland ansöker om medel för att bedriva projektet VÄXLA – Utforska vägen mot hållbara transporter i Jönköpings län. Syftet med projektet är att öka förståelsen för vilka insatser som kan minska koldioxidutsläppen från transportsektorn i Jönköpings län, som står för 72 % av länets utsläpp. Projektet ska ta fram en samlad bild av utsläppen, analysera aktörers behov och hinder, samt kartlägga trender, marknadens roll och finansieringsmöjligheter. Det ska även samla lärdomar från andra regioner och bedöma vilka åtgärder som ger störst effekt och kan genomföras. Resultatet ska spridas till berörda aktörer och leda till minst en konkret, gemensamt förankrad projektidé för transportomställningen i länet.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-03
- Ansökan VÄXLA Utforska vägen mot hållbara transporter i Jönköpings län

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Projekt VÄXLA – Utforska vägen mot hållbara transporter i Jönköpings län

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- beviljar Energikontoret Norra Småland högst 1 684 000 kronor till projektet.
- finansiering sker med 50 % statliga 1.1-medel och 50 % regionala utvecklingsmedel (RU-medel).

Sammanfattning

Energikontor Norra Småland ansöker om medel för att bedriva projektet VÄXLA – Utforska vägen mot hållbara transporter i Jönköpings län. Syftet med projektet är att öka förståelsen för vilka insatser som kan minska koldioxidutsläppen från transportsektorn i Jönköpings län, som står för 72 % av länets utsläpp. Projektet ska ta fram en samlad bild av utsläppen, analysera aktörers behov och hinder, samt kartlägga trender, marknadens roll och finansieringsmöjligheter. Det ska även samla lärdomar från andra regioner och bedöma vilka åtgärder som ger störst effekt och kan genomföras. Resultatet ska spridas till berörda aktörer och leda till minst en konkret, gemensamt förankrad projektidé för transportomställningen i länet.

Ärendebeskrivning

Projektets mål är att Region Jönköpings län ska få en ökad kapacitet att på ett effektivt sätt stötta länets aktörer i arbetet med att påskynda transportsektorns omställning till fossilfrihet. För att uppnå projektmålet kommer projektet att bedriva två arbetspaket med följande delmål:

1. Region Jönköpings län har ett fördjupat kunskapsläge om de frågeställningar som specificerats i ansökan som rör länets transportsektor och dess utmaningar.
2. Potentiella samverkansaktörer har identifierats. Minst en projektidé har utvecklats tillsammans med samverkansaktörer och förankrats med målgruppen, som kommer att tas vidare av Energikontor Norra Småland. Ytterligare idéer kommer att tas fram som kan tas vidare av andra aktörer.

Genom att samla, analysera och tillgängliggöra kunskap om länets transportrelaterade utsläpp, målgruppernas behov, marknadens kapacitet samt

möjliga finansieringsvägar, skapas ett konkret och användbart kunskapsunderlag som målgrupperna kan dra direkt nytta av i sina egna verksamheter.

För Region Jönköpings län innebär projektet en stärkt roll som strategisk samordnare i transportomställningen. Regionen får ett välförankrat beslutsunderlag som visar var insatser gör störst nytta, vilket underlättar prioriteringar, utforma framtida program och/eller strategier som en eventuellt kommande transportstrategi, samt driva nationell och europeisk policypåverkan. Projektet skapar även en grund för långsiktig samverkan med olika aktörer.

Projektet har en stark och tydlig koppling till den regionala utvecklingsstrategin för Jönköpings län, särskilt inom följande målområden:

En hållbar region
- Projektet stärker förutsättningarna för klimatomställning inom transportsektorn, samt främjar social hållbarhet genom att synliggöra olika gruppers mobilitetsbehov.

En tillgänglig region
- Projektet bidrar till ökad tillgänglighet genom att identifiera mobilitetslösningar som minskar privatbilismen och främjar jämlik tillgång till transportalternativ, särskilt för landsbygden och socioekonomiskt utsatta grupper.

En smart region
- Projektet stödjer hållbar och innovativ tillväxt genom att identifiera affärsmöjligheter och samverkansvägar för klimatsmarta mobilitetslösningar

En kompetent region
- Genom workshops och kunskapsdelning stärker projektet kompetensen inom hållbar transport och mobilitet

Beslutsunderlag
- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-03
- Ansökan VÄXLA

Beslutet skickas till
Energikontoret Norra Småland
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Filip Boeryd
Kanslichef

Ansökan om stöd

1.1 Allmänna uppgifter

Projektnamn: VÄXLA - Utforska vägen mot hållbara transporter i Jönköpings län
Ansökansid: 765153
Ärendeid: 20375344

Typ av finansiering: Regionala projektmedel
Sista ansökningsdag: 2027-12-31
Ansvarig organisation: Region Jönköpings Län

1.2 Stödsökande

Namn: REGION JÖNKÖPINGS LÄN
BOX 1024
551 11 JÖNKÖPING
Sverige

Org.Nr: 232100-0057
Antal anställda: 10000

Arbetsställe

Namn: REGIONAL UTVECKLING - TELIA HUSET JÖNKÖPING
Arb.ställenr.: 66707084

Postadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING

Besöksadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING
Region: Jönköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
www.rjl.se

1.3 Samverkanspart

1.4 Betalningssätt

Typ av konto: Bankgiro
Kontonummer: 935-2683
Detaljerad info:

1.5 Projektinformation

Vilket/vilka problem vill projektet lösa?

Jönköpings län har stora klimatutmaningar inom transportsektorn, som står för 72% av länets koldioxidutsläpp, främst från persontransporter. Utan kraftfulla åtgärder riskerar koldioxidbudgeten att överskridas inom sex år. För att nå klimatmålen krävs årliga utsläppsminskningar på 18% från 2025. Det nationella målet om 70% minskning till 2030 bedöms som ouppnåeligt, vilket betonar vikten av regionala insatser.

I arbetet med att uppnå minskning av utsläppen inom transportsektorn kan det finnas synergier med andra mål, som exempelvis ökad självförsörjning av energi. Eventuella målkonflikter behöver också adresseras så utsläppsminskningar inte försämrar för till exempel sociala konsekvenser och regional fördelning. Urbanisering kan åstadkomma ett transportsnålt

samhälle och kollektiva lösningar kräver ett visst befolkningsunderlag, dock finns det andra mål som att hela länet ska leva vilket gör att vi vill stimulera aktiviteter och bosättning i länets glesare delar.

För att angripa transportsektorns utmaningar på ett effektivt sätt behövs en uppdaterad och fördjupad kartläggning av utsläppsbilden i länet, inklusive person- och godstransporter samt olika mobilitetslösningar. Detta inkluderar en nulägesanalys av hur transportflöden ser ut, vilken typ av resor, transportflöden och transportmedel som generar utsläppen och vilka insatser som har störst potential att minska utsläppen. Utöver detta behövs en trendspaning kopplad till teknikutveckling, digitalisering, urbanisering, EU-direktiv, säkerhetsläget i och med Sveriges NATO-inträde, beredskapsperspektiv och robusthet, samt andra omvärldsförändringar som påverkar länets transportstruktur.

För att säkerställa att omställningen genomförs på ett effektivt och inkluderande sätt krävs även en djupare förståelse för olika aktörers behov och möjligheter att påverka de transportrelaterade utsläppen. Här behövs dialog med både kommuner och företag för att identifiera hinder, hitta lösningar och förankra möjliga insatser. Samtidigt finns ett stort behov av inspiration och lärdomar från andra regioner som framgångsrikt drivit liknande omställningsarbeten.

Trots transportsektorns centrala roll i klimatomställningen är det utmanande att hitta finansiering för utvecklingsprojekt inom området. Särskilt efter att möjligheten att finansiera insatser för transporter och infrastruktur inom Europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF) begränsats har förutsättningarna försämrats. Det är därför avgörande att identifiera nya finansieringsmöjligheter samt att analysera marknadens förmåga att självständigt driva omställningen. Många aktörer offentliga, privata och civilsamhället har potential att bidra till omställningen, men det finns i dagsläget otillräcklig samverkan, otydliga roller och kunskapsluckor kring deras behov, drivkrafter och kapacitet.

Förstudien (hädanefter benämns förstudien som projekt/et) syftar till att stärka Region Jönköpings läns kapacitet att stödja och påskynda transportomställningen. Genom kartläggning, analys och identifiering av insatsområden skapas en gemensam kunskapsbas och strategiskt underlag. Projektet bidrar till ökad förståelse för behov och drivkrafter hos andra aktörer inom transportsektorn från kommuner och företag till civilsamhället och belyser var samverkan kan göra störst nytta. Målet är att rusta Regionen och övriga aktörer, som berörs av transportomställningen, inför att gemensamt kunna formulera och söka finansiering för ett genomförandeprojekt som konkret driver klimatomställningen framåt och banar väg för ett mer hållbart, effektivt och rättvist transportsystem i länet.

Projektet kommer tidigt i processen involvera ett kunskapsråd där varje aktör bidrar med sina unika perspektiv och kompetenser. Genom att kombinera deras styrkor kan ett kunskapsråd säkerställa att projektet är välgrundad och innovativ samt inkluderar alla nödvändiga perspektiv, vilket bidrar till bättre och mer hållbara lösningar inom transporter och mobilitet för Jönköpings län.

Sammanfattande beskrivning till Projektbanken

Projektet bidrar till en ökad förståelse för vilka insatser som på kort och lång sikt kan minska koldioxidutsläppen från transportsektorn i Jönköpings län, som står för 72 procent av länets utsläpp. För att klara länets koldioxidbudget krävs snabb omställning, men det saknas 1) en samlad och detaljerad bild av transportsektorns utsläpp, 2) en tydlig förståelse för olika aktörers behov, hinder och möjligheter till samverkan, samt 3) kunskap om omvärldstrender, marknadens roll, finansieringsmöjligheter och lärdomar från andra regioner. Projektet ska undersöka detta samt ge en förståelse för vilka insatser som gör störst nytta och har potential att genomföras. Resultatet ska spridas till aktörer i Jönköpings län som berörs och har intresse att jobba med transportomställningen i länet. I samverkan med dessa aktörer ska förstudien ta fram minst en konkret, förankrad projektidé som kan bidra till omställningen.

Vilken/vilka är projektets målgrupp(er)?

Projektets primära målgrupp är Region Jönköpings län, som ska kunna använda resultaten för att effektivt stödja omställningen i länet gentemot de utpekade sekundära målgrupperna.

Sekundära målgrupper inkluderar:

Kommuner (politiker, miljöstrateger, tjänstepersoner)
Kommunerna har en nyckelroll i transportomställningen genom sitt ansvar för fysisk planering, upphandling och sitt intresse av att uppnå kommunala energi-och klimatmålsättningar. Genom projektet får kommunala aktörer bättre kunskap om vilken typ av resor och transporter som genererar störst utsläpp och vilka handlingsramar som finns för att påverka dessa, samt möjlighet att lyfta vilka områden man skulle önska stöd inom. Det sker genom tillgång till aktuell kunskap, goda exempel från andra regioner samt möjligheter till samverkan och erfarenhetsutbyte.

Statliga myndigheter (t.ex. Trafikverket, Länsstyrelsen)
Nationella och regionala myndigheter får genom projektet tillgång till regionalt förankrad kunskap som kan stärka deras planeringsunderlag. Dessutom bidrar projektet med konkreta insikter om hur nationella beslut, styrmedel och regelverk påverkar lokala och regionala aktörer i praktiken.

Logistikberoende företag (t.ex. industrier, transportbolag, e-handelsaktörer)
Dessa företag påverkas i hög grad av transportomställningen samtidigt som de också har stor möjlighet att driva förändring. Projektet samlar in aktörernas utmaningar och bidrar med kunskap om nya affärsmodeller, samverkansmöjligheter och klimatsmarta logistiklösningar, vilket kan stärka deras konkurrenskraft och bidra till minskade utsläpp.

Företag med Scope 3-utsläpp (främst stora arbetsplatser med mycket arbetspendling)
Större arbetsgivare kan spela en aktiv roll i att främja hållbar arbetspendling, som ofta utgör en betydande del av deras indirekta klimatpåverkan (Scope 3). Genom att synliggöra pendlingsrelaterade utsläpp och erbjuda vägledning kring möjliga åtgärder kan projektet bidra till förbättrad hållbarhetsrapportering och till konkreta samverkansinitiativ.

Elnätsbolag (kopplat till laddinfrastruktur)
En väl utbyggd och strategiskt placerad laddinfrastruktur är avgörande för elektrifieringen av transportsektorn. Projektet ger elnäts- och energibolag bättre förståelse för transportsektorns behov, vilket kan underlätta planering och investeringar i elnätet kopplat till den pågående omställningen.

Invånare med transportbehov (särskilt på landsbygden och i socioekonomiskt utsatta grupper)
För att skapa en rättvis och inkluderande klimatomställning krävs att mobilitetsbehoven hos landsbygdsbor och utsatta grupper beaktas. Projektet bidrar till att dessa gruppers transportmöjligheter och utmaningar lyfts fram, vilket skapar förutsättningar för mer tillgängliga, hållbara och jämlika transportlösningar i hela länet.

Indirekta målgrupper är invånare och samhället i stort, som påverkas positivt av minskade utsläpp, förbättrad luftkvalitet, ökad tillgänglighet och mer hållbara mobilitetslösningar.

Under den första delen av projektet kommer ett brett angreppssätt att tillämpas, där transportsektorns flöden och utsläpp analyseras brett och där flera olika målgrupper kartläggs för att skapa en övergripande förståelse av behov och förutsättningar i länet. I nästa steg kommer arbetet att koncentreras till de målgrupper som bedöms ha störst påverkan och potential att bidra till en effektiv, rättvis och långsiktigt hållbar transportomställning.

Vad förväntar ni er att projektets planerade aktiviteter ska leda till för målgruppen på kort sikt?

Projektmålet är att Region Jönköpings län har en ökad kapacitet att på ett effektivt sätt stötta länets aktörer i arbetet med att påskynda transportsektorns omställning till fossilfrihet. Utifrån den övergripande bilden av behoven så har vi identifierat minst en projektidé för detta som förankrats hos målgruppen, samt identifierat rekommendationer till beslutsfattare och bidragit till kunskapshöjningar på nationell nivå. För att uppnå projektmålet kommer projektet att bedriva två arbetspaket med följande delmål:

1. Region Jönköpings län har ett fördjupat kunskapsläge om de frågeställningar som specificerats i projektet som rör länets transportsektor och dess utmaningar.

2. Potentiella samverkansaktörer har identifierats. Minst en projektidé har utvecklats tillsammans med samverkansaktörer och förankrats med målgruppen, som kommer att tas vidare av oss. Ytterligare idéer kommer att tas fram som kan tas vidare av andra aktörer.

Projektets aktiviteter förväntas ge flera viktiga effekter för målgrupperna redan på kort sikt. Genom att samla, analysera och tillgängliggöra kunskap om länets transportrelaterade utsläpp, målgruppernas behov, marknadens kapacitet samt möjliga finansieringsvägar, skapas ett konkret och användbart kunskapsunderlag som målgrupperna kan dra direkt nytta av i sina egna verksamheter.

För Region Jönköpings län innebär projektet en stärkt roll som strategisk samordnare i transportomställningen. Regionen får ett välförankrat beslutsunderlag som visar var insatser gör störst nytta, vilket underlättar prioriteringar, utforma framtida program och/eller strategier som en eventuellt kommande transportstrategi, samt driva nationell och europeisk policypåverkan. Projektet skapar även en grund för långsiktig samverkan med olika aktörer.

För kommunerna i länet, särskilt de mindre kommunerna med begränsade resurser, innebär projektet ett stöd i form av aktuell kunskap, omvärldsbevakning och inspiration från andra regioner. Detta kan bidra till att utveckla lokala strategier, förbättra planering av transportinfrastruktur och underlätta beslutsfattande kring till exempel mobilitetslösningar, laddinfrastruktur och upphandlingar. Projektet ger också möjlighet till dialog mellan kommuner och andra aktörer för ökad samsyn kring gemensamma utmaningar.

För företag inom transport, logistik, tillverkning och handel, som har stort beroende av effektiva transporter eller omfattande indirekta (Scope 3) utsläpp, ger projektet ökad förståelse för vilka omställningsinsatser som kan komma att påverka dem framöver. Företagen får också insyn i möjliga samverkansvägar och stödformer, samt inspiration till nya affärsmodeller och innovationer inom hållbar mobilitet och logistik. Projektet kan dessutom fungera som en brygga mellan offentlig sektor och näringsliv, och bidra till nätverkande och kunskapsutbyte.

För invånare i länet, särskilt de som bor på landsbygden eller tillhör grupper med begränsad tillgång till hållbara transportalternativ, kan projektet skapa förbättrade framtidsutsikter. Genom att kartlägga kollektivtrafikens täckning i hela länet och möjligheterna med bytespunkter kan projektet belysa potentialen i kombinationsresande. Detta är särskilt viktigt för att kunna ta fram åtgärder som bidrar till social rättvisa, tillgänglighet och levande samhällen i hela länet inte bara i tätorterna.

Ytterligare kortsiktiga effekter för samtliga målgrupper inkluderar ökad kunskap om den regionala koldioxidbudgeten och dess implikationer, ökad förståelse för transportsektorns utsläppsstruktur, och en konkretare bild av vad som krävs för att minska klimatpåverkan. Genom projektets dialogbaserade aktiviteter såsom seminarier, webbinarier och workshop ges möjlighet till erfarenhetsutbyte, samverkan och gemensamt lärande. Det bidrar i sin tur till ökat engagemang och större handlingsberedskap bland aktörerna inför nästa steg i omställningen.

Hur är hållbarhetsaspekter integrerade i projektet?

Projektet har ett tydligt fokus på hållbar utveckling och integrerar hållbarhetsaspekterna miljö, jämställdhet och mångfald i planering, genomförande och uppföljning. Hållbarhetsarbetet genomsyrar hela förstudiens utformning, från problemformulering till val av metoder och målgrupper, samt i vilka effekter förstudien förväntas bidra till i samhället. Miljömässig hållbarhet är förstudiens kärna. Transportsektorn står för den största andelen koldioxidutsläpp i Jönköpings län, och förstudiens syfte är att skapa förutsättningar för en snabb och rättvis omställning mot ett klimatneutralt transportsystem.

Jämställdhetsperspektivet är integrerat i flera delar av förstudien. Vid kartläggning av målgrupper beaktas könsuppdelad statistik där det är tillgängligt, exempelvis i analys av resvanor, tillgång till kollektivtrafik eller tillgång till bil. Och mångfaldsperspektivet genomsyrar förstudiens metodik. I kartläggningen inkluderas grupper med olika förutsättningar, inklusive personer med funktionsvariation, äldre, unga, nyanlända och boende i socioekonomiskt utsatta områden. Även geografisk mångfald beaktas, genom att inkludera både tätorter och landsbygd i analyserna.

Projektet bidrar till flera av de globala målen inom Agenda 2030, genom att adressera transportsektorns utsläpp kopplas projektet direkt till;

Mål 3 God hälsa och välbefinnande
Genom samlat kunskapsunderlag inom transportsektorn kan projektet bidra till minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet. Genom att arbeta för minskade utsläpp från transportsektorn främjas bättre luftkvalitet, vilket bidrar till förbättrad folkhälsa.

Mål 5 Jämställdhet
Könsskillnader i resvanor, behov och förutsättningar i transportkartläggningen uppmärksammas av projektet och integrerar ett jämställdhetsperspektiv genom att analysera könsskillnader i resvanor och tillgång till mobilitet.

Mål 7 Hållbar energi för alla
Projektet bidrar till att påskynda övergången till fossilfria transportalternativ baserade på förnybar energi. Omställningen till fossilfria transporter ställer krav på förnybar el och utbyggd laddinfrastruktur vilket adresseras.

Mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
Projektet fokuserar på att främja innovativa transportlösningar och stärka infrastrukturens roll i klimatomställningen. Innovation och utveckling av hållbara mobilitetslösningar kommer främjas, genom att samla aktörer från näringslivet och offentlig sektor.

Mål 10 Minskad ojämlikhet
Behov och hinder för grupper med sämre tillgång till mobilitet lyfts i projektet. Genom att synliggöra behoven hos invånare i socioekonomiskt utsatta grupper och på landsbygden, främjas mer jämlika transportlösningar.

Mål 11 Hållbara städer och samhällen
Projektet verkar för att utveckla inkluderande, tillgängliga och hållbara mobilitetslösningar, i både glesbygd och tätorter. Kommunernas planeringsförmåga för hållbara mobilitetslösningar stärks och skapar bättre förutsättningar för tillgänglighet, särskilt i mindre orter.

Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna
Det strategiska arbetet med utsläppsreduktion ligger helt i linje med projektets syfte. Huvudsyftet är att minska transportsektorns koldioxidutsläpp i linje med Parisavtalet och länets koldioxidbudget.

Mål 17 Genomförande och globalt partnerskap
Genom att sammanföra aktörer från offentlig sektor, näringsliv, akademi och civilsamhälle skapas en bred bas för gemensamt lärande och långsiktig systemförändring. Projektet ämnar bygga långsiktiga samverkansstrukturer mellan kommuner, företag, akademi och civilsamhälle.

Vilka effekter - hos målgruppen eller i samhället - förväntar ni er att projektet uppnår på lång sikt?

Projektet förväntas på lång sikt bidra till en kunskaps- och samverkansstruktur som möjliggör en mer träffsäker, rättvis och effektiv klimatomställning inom transportsektorn i Jönköpings län. Effekterna uppstår när målgrupperna använder de nya kunskapsunderlagen, analyserna och kontaktytorna för att genomföra konkreta åtgärder i linje med länets koldioxidbudget och Sveriges klimatmål.

För Region Jönköpings län innebär detta stärkt förmåga att prioritera satsningar, driva politiska initiativ och agera som samordnande kraft i transportomställningen. Regionen får ett förbättrat beslutsunderlag för framtida projekt, samtidigt som rollen som innovations- och samverkansnav förstärks.

För kommunerna innebär projektet tillgång till aktuell kunskap och konkreta analysunderlag som stöd för att utveckla lokala strategier för hållbar mobilitet, särskilt i mindre kommuner. Den främjar också erfarenhetsutbyte och gemensamma lösningar över kommungränser.

Näringslivet får genom projektet bättre förståelse för framtidens mobilitetslösningar och klimatkrav, vilket stärker företagens innovationskraft, hållbarhetsprofil och konkurrenskraft.

För invånarna, särskilt på landsbygden och bland socioekonomiskt utsatta grupper, innebär projektet att deras behov synliggörs i omställningen, vilket kan leda till minskat bilberoende och förbättrad tillgång till arbete, utbildning och fritid.

På samhällsnivå bidrar projektet till att regionens transportrelaterade utsläpp kan minska snabbare och mer effektivt, vilket leder till bättre luftkvalitet, minskad ohälsa och nya affärsmöjligheter.

Hur ska projektet organiseras och styras?

Projektgrupp
Energikontor Norra Småland, som är en del av Region Jönköpings län, kommer att äga och projektleda projektet. En projektledare (80 %) ansvarar för det operativa arbete i samarbete med projektgruppen som består av tre projektmarbetare (varav en på 35 % och två på 10 % var) en ekonom (10 %) och en kommunikatör (15 %). Projektet kan bemannas med befintlig personal, någon nyanställning är inte aktuell. Projektgruppen kommer ha regelbundna avstämningar med samhällsplanerarna som tillhör samma sektion som Energikontoret, Sektionen för energi och samhällsbyggande.

Stödfunktioner inom ekonomi, administration och ledning
Projektledaren och projektgruppen har inom organisationen stöd av sektionschef och teamledare som stöttar och följer upp projektet tillsammans med ekonom månatligen plus andra regelbundna avstämningar avseende budget, resurser och prioriteringar. Energikontor Norra Småland är en del av Region Jönköpings län och har därför den kompetens och de resurser som behövs för att göra inköp och upphandlingar genom Regionens upphandlingsavdelning.

Kunskapsråd
Nyckelaktörer från olika delar av värdekedjan inom transport och mobilitet som har visat (och kommer att visa) intresse av att följa projektet kommer att erbjudas att ingå i ett kunskapsråd. Kunskapsrådet kommer att agera som ett bollplank och kommer att stötta projektgruppen med kunskap inom sitt expertisområde inom området. Projektgruppen har regelbundna avstämningar med kunskapsrådet under projektettiden. Vid val av representanter i kunskapsrådet kommer jämställdhetsaspekter att beaktas så att det blir en homogen grupp med jämn könsfördelning, samt en spridning från de olika företagen i målgruppen.

Kompetens
Inom sektionen Energi och samhällsbyggande finns god kunskap om transport- och mobilitetsfrågor genom Energikontoret samt samhällsplanerarna. Det finns en vana av att leda projekt, samt ett brett kontaktnät som underlättar genomförandet. Den tänkta projektledaren har en bakgrund inom miljövetenskap och hållbart resande samt lång erfarenhet av att bedriva komplexa projekt inom hållbar transportomställning.

Hur ska projektet avgränsas från ordinarie verksamhet?

Energikontor Norra Smålands basfinansiering utgör ca 10 % av omsättningen och kommer från Region Jönköpings län samt Länsstyrelsen Jönköpings län. Denna finansiering används till kostnader för t.ex. ledning, projektutveckling, hyra och kompetensutveckling, men ej för faktiskt utförandearbete. För detta krävs alltid projekt- eller uppdragsmedel. Utan dessa projektmedel skulle alltså projektets insatser inte bedrivas överhuvudtaget. Stöd i form av projektmedel är därmed helt nödvändiga för att projektet och dess aktiviteter ska genomföras.

Har projektet en koppling till den regionala utvecklingsstrategin?

Ja

Kommentar

Projektet har en stark och tydlig koppling till den regionala utvecklingsstrategin för Jönköpings län 20202035, särskilt inom följande målområden och delstrategier:

En hållbar region
Projektet stärker förutsättningarna för en träffsäker klimatomställning inom transportsektorn (Delstrategi 1), bygger en kunskaps- och samverkansstruktur för att nå målet 2030 om att länet är hållbart (Delstrategi 10) samt främjar social hållbarhet genom att synliggöra olika gruppers mobilitetsbehov (Delstrategi 5 och 8).

En tillgänglig region
Genom att identifiera mobilitetslösningar som minskar privatbilismen och främjar jämlik tillgång till transportalternativ, särskilt för landsbygden och socioekonomiskt utsatta grupper (Delstrategi 5, 6 och 7), bidrar projektet till ökad tillgänglighet.

En smart region
Projektet stödjer hållbar och innovativ tillväxt genom att identifiera affärsmöjligheter och samverkansvägar för klimatsmarta mobilitetslösningar (Delstrategi 1, 2 och 9).

En kompetent region
Genom workshops och kunskapsdelning stärker projektet kompetensen inom hållbar transport och mobilitet, samt främjar livslångt lärande och matchning av kunskapsbehov mellan aktörer (Delstrategi 2, 4 och 8).

Hur är hållbarhetsaspekter integrerade i projektet?

Projektet har ett tydligt fokus på hållbar utveckling och integrerar hållbarhetsaspekterna miljö, jämställdhet och mångfald i planering, genomförande och uppföljning. Hållbarhetsarbetet genomsyrar hela förstudiens utformning, från problemformulering till val av metoder och målgrupper, samt i vilka effekter förstudien förväntas bidra till i samhället. Miljömässig hållbarhet är förstudiens kärna. Transportsektorn står för den största andelen koldioxidutsläpp i Jönköpings län, och förstudiens syfte är att skapa förutsättningar för en snabb och rättvis omställning mot ett klimatneutralt transportsystem.

Jämställdhetsperspektivet är integrerat i flera delar av förstudien. Vid kartläggning av målgrupper beaktas könsuppdelad statistik där det är tillgängligt, exempelvis i analys av resvanor, tillgång till kollektivtrafik eller tillgång till bil. Och mångfaldsperspektivet genomsyrar förstudiens metodik. I kartläggningen inkluderas grupper med olika förutsättningar, inklusive personer med funktionsvariation, äldre, unga, nyanlända och boende i socioekonomiskt utsatta områden. Även geografisk mångfald beaktas, genom att inkludera både tätorter och landsbygd i analyserna.

Projektet bidrar till flera av de globala målen inom Agenda 2030, genom att adressera transportsektorns utsläpp kopplas projektet direkt till;

Mål 3 God hälsa och välbefinnande
Genom samlat kunskapsunderlag inom transportsektorn kan projektet bidra till minskade utsläpp och förbättrad luftkvalitet. Genom att arbeta för minskade utsläpp från transportsektorn främjas bättre luftkvalitet, vilket bidrar till förbättrad folkhälsa.

Mål 5 Jämställdhet
Könsskillnader i resvanor, behov och förutsättningar i transportkartläggningen uppmärksammas av projektet och integrerar ett jämställdhetsperspektiv genom att analysera könsskillnader i resvanor och tillgång till mobilitet.

Mål 7 Hållbar energi för alla
Projektet bidrar till att påskynda övergången till fossilfria transportalternativ baserade på förnybar energi. Omställningen till fossilfria transporter ställer krav på förnybar el och utbyggd laddinfrastruktur vilket adresseras.

Mål 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

Projektet fokuserar på att främja innovativa transportlösningar och stärka infrastrukturens roll i klimatomställningen. Innovation och utveckling av hållbara mobilitetslösningar kommer främjas, genom att samla aktörer från näringslivet och offentlig sektor.

Mål 10 Minskad ojämlikhet
Behov och hinder för grupper med sämre tillgång till mobilitet lyfts i projektet. Genom att synliggöra behoven hos invånare i socioekonomiskt utsatta grupper och på landsbygden, främjas mer jämlika transportlösningar.

Mål 11 Hållbara städer och samhällen
Projektet verkar för att utveckla inkluderande, tillgängliga och hållbara mobilitetslösningar, i både glesbygd och tätorter. Kommunernas planeringsförmåga för hållbara mobilitetslösningar stärks och skapar bättre förutsättningar för tillgänglighet, särskilt i mindre orter.

Mål 13 Bekämpa klimatförändringarna
Det strategiska arbetet med utsläppsreduktion ligger helt i linje med projektets syfte. Huvudsyftet är att minska transportsektorns koldioxidutsläpp i linje med Parisavtalet och länets koldioxidbudget.

Mål 17 Genomförande och globalt partnerskap
Genom att sammanföra aktörer från offentlig sektor, näringsliv, akademi och civilsamhälle skapas en bred bas för gemensamt lärande och långsiktig systemförändring. Projektet ämnar bygga långsiktiga samverkansstrukturer mellan kommuner, företag, akademi och civilsamhälle.

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda länder

Sverige

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda län

Jönköping

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda kommuner

Aneby, Värnamo, Sävsjö, Mullsjö, Vaggeryd, Habo, Nässjö, Tranås, Vetlanda, Gislaved, Eksjö, Gnosjö, Jönköping

1.6 Tid och aktivitetsplan

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
Projektledning, kommunikation och avslutsarbete	Arbetspaketet kommer att säkerställa att alla projektdeltagare har tydlig insikt i projektet, målen, uppgifterna, tidsschemat och deadlines, och att projektgruppen samarbetar på ett sätt som är tillfredställande för både projektets resultat och arbetstrivsel. Riskanalysen är i detta ett viktigt verktyg. Dialogen och uppföljningen med målgruppen för att säkerställa att projektets stöd träffar rätt är också en central del. Arbetspaketet kommer även att sammanställa resultaten och sprida detta. Allt	2025-11-01 - 2026-10-31	342 135

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	kunskapsunderlag som produceras samt de resultat och lärdomar som genereras kommer analyseras med syfte att ligga till grund för ett genomförandeprojekt.		
Projektledning	Aktiviteten innefattar styrning och uppföljning av projektets mål, läges- och slutrapportering till finansiären, ekonomisk uppföljning och löpande uppföljning. Projektledaren är ansvarig för aktiviteten, med stöd från projektekonom. Svårare strategiska prioriteringar avseende ekonomi och målstyrning lyfts till styrgruppen. Projektledaren ansvarar också för att projektets stöd, i den mån det är möjligt, når samtliga identifierade målgrupper. Projektledningen kommer att arbeta kontinuerligt med uppföljning och utvärdering i relation till framtagna mål och uppsatta indikatorer.	2025-11-01 - 2026-10-31	106 342
Kommunikation och resultatspridning	Kommunikation och resultatspridning sker integrerat i och under hela projektet. En kommunikationsplan tas fram av projektets kommunikatör och utgör ett stöd för kommunikationsarbetet såväl internt som externt. Projektkommunikatören tillsammans med projektgruppen kommer arbeta strategiskt och operativt med att samla och paketera goda exempel från andra kommuner och regioner, kartlägga relevanta omvärldsfaktorer och trender inom transportsektorn samt analyser av marknadens roll inom transportsektorn. En resultatrapport kommer att sammanställas som ska inkludera de viktigaste insikterna samt rekommendationer till beslutsfattare på både regional, nationell och europeisk nivå. Materialet kommer att spridas främst genom mailutskick, sociala medier och webb. Alla sammanställda resultat och material kommer också att presenteras på Energikontor Norra Smålands hemsida. Detta kan fungera som ett	2025-11-01 - 2026-10-31	152 572

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	bibliotek/kunskapsbank för intressenter i framtiden. Resultatet av aktiviteten är att målgruppen har kunnat ta del av projektets resultat och målgruppen får därmed ökad kunskap och handlingskraft att göra egna förändringar mot ett energieffektivare transportsystem.		
Avslutsarbete	Avslutsarbetet består av att samla in resultat och analysera dessa för vidare resultatspridning, för att summera projektet ekonomiskt och rapportera samt att utveckla ett väl förankrat förslag på genomförandeprojekt. Arbetet med att säkerställa att resultat ska leva vidare efter avslut pågår kontinuerligt men intensifieras under projektets sista del. Dokumentationen kommer att gås igenom och sammanställas i en slutrapport och ekonomisk slutrapportering som ska skickas in till Region Jönköpings län. Resultatet av aktiviteten är att projektet avslutas på ett korrekt sätt och att erfarenheterna systematiskt dokumenteras för vidare spridning samt förslag på genomförandeprojekt. Genom avslutsarbetet säkerställs att resultatet lever vidare efter avslut vilket möjliggör att målgruppen kan ta del av resultat och goda exempel även efter projektet. På så sätt bidrar avslutsarbetet till stärkt kunskap, medvetenhet och handlingsförmåga hos målgruppen inom energieffektivt transportsystem över tid.	2025-11-01 - 2026-10-31	83 221
Kartläggning och analys av transportsektorns utsläpp och omställning	Arbetspaketet omfattar en analys och kartläggning av faktorer som påverkar omställningen av transportsektorn i länet. Genom konsultstudier, skrivbordsstudier och dialogmöten kommer ett antal centrala frågeställningar att besvaras. Exempel på dessa kan vara; - Hur är transportsektorns utsläpp fördelade i länet på sektor (bransch eller resandetyp), kommun samt transportslag?	2025-11-01 - 2026-02-28	828 420

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	- Vilka aktörer i länet har stora utsläpp från sitt direkta och indirekta transportarbete? - Vilka typer av åtgärder kan vara effektiva för att möta den utsläppsfördelning vi ser i Jönköpings län - Vilka aktörer i Jönköpings län har intresse av transportomställningen (och föreslagna åtgärder) och kan samverka med oss? - Vilka behov och utmaningar upplever länets aktörer i omställningen? - Finns det samarbetsaktörer som är centrala möjliggörare i omställningsarbetet i ett kommande genomförandeprojekt? - Vilka satsningar riskerar att utebli och vilka målgrupper riskerar att hamna utanför en marknadsdriven transportomställning? Vilka områden motiverar offentligt stöd? - Vilka omvärldsfaktorer kan påverka transportomställningen de kommande åren? - Hur har andra regioner och kommuner arbetat med transportomställningen? - Vilka delar av utsläppen har länet själv ett mandat att påverka oaktat styrmedel och hinder på nationell nivå? - Vilka finansieringsmöjligheter finns för projekt inom transport och mobilitet? Kunskapsunderlaget analyseras för att identifiera var regionala insatser ger störst effekt. Projektet utgår från rådigheten för att bedöma relevanta åtgärder och fokuserar det fortsatta arbetet på utvalda målgrupper och samverkansaktörer. Detta lägger grunden för fortsatt dialog i arbetspaket 2 och bidrar till ett fördjupat kunskapsläge. Målgruppen förväntas efteråt ha ökad förståelse för sin roll i omställningen och möjliga insatser. Delmål 1: Vi har ett fördjupat kunskapsläge om faktorer som påverkar möjligheten att ställa om transportsektorn i Jönköpings län.		

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
Kartläggning av transportsektorns utsläpp	Aktiviteten innebär en konsultstudie för att kartlägga transportsektorns utsläpp i Jönköpings län, med fokus på hur utsläppen är fördelade över geografiska områden och sektorer. Detta görs genom sammanställning och tillgänliggörande av befintlig data som finns på länsnivå och i möjliga fall ta på kommunal nivå. I vissa fall kanske det kan behövas antaganden utifrån nationell data när det inte finns på lokal nivå. Trafikverket pekar ut elektrifiering som den mest effektiva åtgärden för att snabbt ställa om till ett mer energieffektivt transportsystem, samt lyfter biobränsleblandning som ett komplement. Detta kräver främst lagstiftning och ekonomiska styrmedel på nationell och EU-nivå. Projektets kartläggning syftar därför både till att ge en översikt över utsläppsfördelningen i länet och att fungera som kunskapsunderlag för påverkan på beslutsfattare i dessa forum. I miljömålsarbetet så finns åtgärdsprogram Minskad klimatpåverkan 2021-2025, där det finns åtgärder inom transportsektorn. Det följs upp en gång per år, bland annat har kommuner och region antagit flera åtgärder bland annat utifrån projekten Hela RESAN, Bridging the Gap och ATTRACT mm. Denna uppföljning och annan uppföljning Länsstyrelsen gör kan vara möjliga källor i arbetet med att analysera utsläpp och utveckling hittills, vilka åtgärder olika organisationer genomfört och inte (och varför i sådana fall). Länsstyrelsen har i hanteringen av stöden Klimatklivet (publik laddinfrastruktur och tankstationer biogas/vätgas) samt regionala elektrifieringspiloter (laddning för tunga fordon) mycket data om var infrastrukturen finns/saknas, vilka aktörerna som etablerar detta är osv. Vi har även ett uppdrag om att främja	2025-11-01 - 2026-02-28	181 611

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	hemmaladdning i flerfamiljshus. Så det finns synergier mellan projektet och uppdrag de har här och nu.		
Kartläggning av målgrupp och samverkansaktörer	Aktiviteten innebär en kartläggning av målgruppen och potentiella samverkansaktörer i Jönköpings län genom skrivbordsstudier och dialogmöten. Syftet är att identifiera de aktörer som har störst potential att bidra till transportsektorns omställning och förstå deras behov och utmaningar. Genom samtal och samverkan med dessa aktörer kartläggs vilka hinder som finns för omställningen och hur dessa kan övervinnas. Aktiviteten fokuserar också på att identifiera möjliga samarbetspartners som kan agera som möjliggörare i omställningen. Resultatet av aktiviteten kommer att ge en överblick över de aktörer som har ett starkt intresse av att delta i transportomställningen och de som har resurser eller expertis att bidra. Genom denna kartläggning skapas en grund för framtida samarbeten och strategiska insatser som kan driva omställningen framåt i länet.	2025-11-01 - 2026-02-28	186 443
Omvärldsanalys	Aktiviteten innebär en omvärldsanalys som ska genomföras genom skrivbordsstudier och dialogmöten. Syftet är att kartlägga relevanta omvärldsfaktorer och trender inom transportsektorn som kan påverka omställningen de kommande åren. Genom att analysera både nationella och EU-baserade regelverk samt globala och lokala trender identifieras faktorer som kan påverka transportsektorns utveckling. Aktiviteten fokuserar på att dels förstå hur befintliga regelverk kan anpassas eller utnyttjas för att främja hållbar utveckling i Jönköpings län och vilka trender som oavsett regelverk kan påverka sektorn, t.ex. teknologiska framsteg och förändrade marknadsdynamiker. Och dels att bevaka EU:s långtidsbudget och fonder/program framåt med bäring på transportomställning. Genom att identifiera dessa faktorer och trender får projektgruppen och målgrupperna en bättre förståelse	2025-11-01 - 2026-02-28	206 702

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	för vilka externa drivkrafter som påverkar omställningen och hur de kan beaktas i det regionala arbetet för hållbar mobilitet.		
Marknadens roll och finansieringsmöjligheter	Aktiviteten innebär en analys av marknadens roll inom transportsektorn genom skrivbordsstudier och dialogmöten. Syftet är att identifiera vilka delar av transportomställningen som marknaden kan driva och genomföra självständigt, och vilka områden som kräver regionalt stöd eller offentliga insatser. Finansieringskällor, både nationella och EU-relaterade enligt omvärldsanalysen, ska kartläggas för att ge Region Jönköpings län och dess samverkanspartners vägledning i att söka stöd till gemensamma utvecklingsprojekt inom transport och mobilitet. Genom att förstå marknadens kapacitet och tillgången på finansiering kan projektet identifiera var externa aktörer kan ta större ansvar och vilka områden som kräver samarbete med offentliga aktörer. Aktiviteten bidrar till att skapa en effektiv strategi för att driva transportomställningen genom att säkerställa att rätt stöd och resurser är tillgängliga för de mest relevanta delarna av sektorn.	2025-11-01 - 2026-02-28	69 351
Lärdomar från andra kommuner och regioner	Aktiviteten innebär en kartläggning av hur andra kommuner och regioner har arbetat med transportomställningen, genom skrivbordsstudier och dialogmöten. Syftet är att identifiera lärdomar och goda exempel som kan tillämpas i Jönköpings län. Genom att undersöka andra aktörers erfarenheter och metoder för transportomställning får projektet värdefulla insikter om vad som har fungerat och vad som kan undvikas. En del av analysen kommer också att omfatta hur dessa regioner och kommuner har finansierat sina omställningsprojekt, vilket ger en konkret vägledning för att söka och säkra finansiering för egna initiativ. Aktiviteten kommer att ge projektgruppen och samverkanspartners inspiration och konkreta verktyg för att anpassa framgångsrika lösningar till den	2025-11-01 - 2026-02-28	101 092

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	lokala kontexten och utveckla effektiva strategier för transportomställningen i Jönköpings län.		
Analys och avgränsning för fortsatt arbete	Aktiviteten innebär en intern workshop i projektgruppen, i samverkan med Kunskapsrådet, där det insamlade kunskapsunderlaget analyseras för att identifiera de områden där regionala insatser kan ge störst effekt. Syftet är att fokusera det fortsatta arbetet på de mest relevanta målgrupper och samverkansaktörer. Under workshopen görs en avgränsning av de områden som ska prioriteras och definieras för att optimera resursanvändning och genomslagskraft i det fortsatta arbetet. Resultatet kommer att ligga till grund för den fortsatta dialogen och aktiviteterna inom arbetspaket 3, där identifierade målgrupper och samverkansaktörer kommer att involveras för att driva omställningen framåt i länet.	2025-11-01 - 2026-02-28	83 221
Kunskapshöjning och utveckling av case	Detta arbetspaket fokuserar på kunskapshöjning, samverkan och utveckling av projektidéer tillsammans med målgruppen och potentiella samverkansaktörer. Genom bland annat webbinarier och en workshop ökar aktörernas förståelse för transportsektorns utsläpp och omställningsbehov samt inspireras till egna initiativ. Målgruppen får tillgång till aktuell kunskap om exempelvis koldioxidbudgeten, regelverk och goda exempel från andra regioner. Detta stärker deras förmåga att bidra i omställningsarbetet och skapar engagemang för samverkan. En workshop med samverkansaktörer används för att gemensamt identifiera projektidéer utifrån det kunskapsunderlag som tagits fram i arbetspaket 2. Dialog förs även i efterföljande steg för att vidareutveckla och förankra idéerna. Minst en idé ska tas vidare av Region Jönköpings län och ytterligare idéer formuleras så att de kan drivas vidare av andra aktörer.	2026-03-01 - 2026-10-31	512 717

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Efter genomfört arbetspaket har målgruppen stärkts i sin förståelse för transportomställningens komplexitet och möjligheter. Samverkansaktörer har identifierats och involverats, vilket ökar chansen för bred uppslutning i kommande genomförandeprojekt. Arbetspaketet leder därmed till konkretisering av möjliga insatser, förankrade i verkliga behov och aktörers förutsättningar, vilket direkt bidrar till projektmålet om att öka Region Jönköpings läns kapacitet att stötta omställningen i länet. Delmål 2: Potentiella samverkansaktörer har identifierats. Minst en projektidé, med potential att bidra till omställningen av transportsektorn, har utvecklats i samarbete med samverkansaktörer och förankrats hos målgruppen.		
Genomförande av webbinarier	Aktiviteten innebär genomförande av minst två webbinarier under projektets gång, med syfte att öka kunskapen inom relevanta områden och skapa engagemang för fortsatt samverkan. Webbinarierna kommer att täcka aktuella och viktiga teman för transportomställningen, och externa föreläsare kan bjudas in för att ge expertinsikter. Exempel på teman som kan behandlas är fördjupning i koldioxidbudgeten samt nya lagar och regler som påverkar transportsektorn. Genom att anordna dessa webbinarier kan projektet sprida viktig kunskap och skapa en plattform för dialog och samarbete mellan olika aktörer som är involverade i omställningsarbetet.	2026-03-01 - 2026-10-31	152 572
Genomförande av workshop	Aktiviteten innebär genomförande av en workshop med potentiella samverkansaktörer för att identifiera och utveckla projektidéer baserat på de områden som kartlagts i arbetspaket 1. Under workshopen kommer deltagarna att samverka för att formulera konkreta idéer och lösningar för transportomställningen, med fokus på de områden som visat sig vara mest relevanta och effektiva.	2026-03-01 - 2026-10-31	249 183

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Aktiviteten syftar till att stärka samarbetet mellan aktörer och skapa en gemensam grund för fortsatt utveckling och genomförande av konkreta projekt inom transportsektorn.		
Vidareutveckling och förankring av idéer	Aktiviteten innebär att genomföra dialoger med målgrupper och samverkansaktörer för att säkerställa att de utvecklade idéerna är relevanta och har ett brett engagemang inför det fortsatta arbetet. Genom dessa samtal ska idéerna förankras och justeras för att möta aktörernas behov och förutsättningar. Målet är att skapa en stark grund för vidareutveckling av projektidéerna och säkerställa att alla viktiga aktörer är involverade och engagerade i omställningsarbetet.	2026-03-01 - 2026-10-31	110 962

1.7 Budget

Kostnader

Kostnadsslag	2025	2026								Totalt
Personal: Lönekostnader	136 720	697 956								**834 676**
Externa tjänster: Externa tjänster	42 042	210 208								**252 250**
Resor och logi: Resor och logi	7 333	36 667								**44 000**
Schablonkostnader: OH (15 %)	30 147	150 758								**180 905**
Schablonkostnader: Lönebikostnader (44 %)	64 258	307 100								**371 358**
Summa kostnader	**280 500**	**1 402 689**								**1 683 189**
Projektintäkter										
Summa faktiska kostnader	**280 500**	**1 402 689**								**1 683 189**
Bidrag annat än pengar										
Summa bidrag i annat än pengar										**0**
Summa totala kostnader	**280 500**	**1 402 689**								**1 683 189**

Finansiering

Finansiär	2025	2026								Totalt
Offentligt bidrag annat än pengar										
Total offentligt bidrag annat än pengar										**0**
Offentlig kontantfinansiering										
Region Jönköpings län: RU-medel	140 250	701 345								**841 595**
Total offentlig kontantfinansiering	**140 250**	**701 345**								**841 595**
Total offentlig finansiering	**140 250**	**701 345**								**841 595**
Privata bidrag annat än pengar										
Total privat bidrag annat än pengar										**0**
Privat kontantfinansiering										
Total privat kontantfinansiering										**0**
Total privat finansiering										**0**
Summa medfinansiering	**140 250**	**701 345**								**841 595**

Stödfinansiering

Finansiering	2025	2026								Totalt
Stödfinansiering	140 250	701 344								**841 594**

Sammanställning

Stödandel av faktiska kostnader	50,00%
Stödandel av totala kostnader	50,00%
Stödandel av stödgrundande finansiering	50,00%

Stödandel av total finansiering	50,00%
Andel annan offentlig finansiering	50,00%
Andel offentlig finansiering	100,00 %
Andel privat finansiering	0,00%

1.8 Förskott

Sökt förskottsbelopp: 0,00
Motivering:

1.9 Mina kontakter

Namn:	Camilla Axelsson
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	0722097674
E-postadress:	camilla.axelsson@rjl.se
Roll:	Kontaktperson
Namn:	Carlos Pettersson
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	0725545841
E-postadress:	carlos.pettersson@rjl.se
Roll:	FLC
Namn:	Johanna Hedlom Öcal
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	0722299697
E-postadress:	johanna.hedblom.ocal@rjl.se
Roll:	Ekonomi
Namn:	Lydia Olofsgård
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	0761452902
E-postadress:	lydia.olofsgard@rjl.se
Roll:	Kontaktperson
Namn:	Mattias Bodin
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	0761357622
E-postadress:	mattias.bodin@rjl.se
Roll:	Projektledare

1.10 Dokument

Filnamn:	Originalansökan
Beskrivning:	Inkommen originalansökan - Maskinläsbart format
Uppladdningsdatum:	2025-08-20
Filnamn:	Signeringsinformation
Beskrivning:	Ansökan
Uppladdningsdatum:	2025-08-20

§ 137

Projekt- Stärkt samverkan inom regional strategisk planering

Diarienummer: RJL 2025/2978

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- bevilja Region Sörmland högst 872 000 kronor till projektet under förutsättning att övrig finansiering beviljas.
- finansiering sker med statliga 1.1-medel
- budgetposterna i ansökans budget fastställs då samtliga finansiärer tagit beslut om finansiering.

Sammanfattning

Region Sörmland ansöker om medel för att bedriva projektet Stärkt samverkan inom regional strategisk planering. Projektet syftar till att stärka regionernas arbete med god samhällsplanering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län. Genom projektet ska regionerna, tillsammans med Länsstyrelsen i Södermanlands och i Jönköpings län, arbeta för bättre utvecklade och mer strukturerade arbetssätt för stärkt samverkan inom samhällsplanering. I projektet kommer aktörerna arbeta både parallellt och gemensamt för att utforska och testa nya arbetssätt. Projektets målgrupper är offentliga aktörer med koppling till samhälls-planering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-12
- Ansökan

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Stärkt samverkan inom regional strategisk planering

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- beviljar Region Sörmland högst 872 000 kronor till projektet under förutsättning att övrig finansiering beviljas.
- finansiering sker med statliga 1.1-medel
- budgetposterna i ansökans budget fastställs då samtliga finansiärer tagit beslut om finansiering.

Sammanfattning

Region Sörmland ansöker om medel för att bedriva projektet Stärkt samverkan inom regional strategisk planering. Projektet syftar till att stärka regionernas arbete med god samhällsplanering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län. Genom projektet ska regionerna, tillsammans med Länsstyrelsen i Södermanlands och i Jönköpings län, arbeta för bättre utvecklade och mer strukturerade arbetssätt för stärkt samverkan inom samhällsplanering. I projektet kommer aktörerna arbeta både parallellt och gemensamt för att utforska och testa nya arbetssätt. Projektets målgrupper är offentliga aktörer med koppling till samhällsplanering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län.

Ärendebeskrivning

Projektets mål är att stärka arbetet med god samhällsplanering i Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län. För att uppnå projektmålet kommer aktörerna att arbeta dels parallellt i olika sk ”case”, dels gemensamt i ett övergripande arbete.

Gemensamt kommer arbetet genomföras mellan projektparterna för att ha tillfälle för gemensam dialog, erfarenhetsutbyte och reflektion. Med stöd av extern processledning kommer aktörerna genom workshops, dialog och erfarenhetsutbyte från arbetet i respektive län arbeta för att identifiera viktiga lärdomar kring hur regionerna får till samplanering och samverkan. Resultatet från arbetet kommer att sammanställas i PM, underlag och rapporter.

Pojektets målgrupper är offentliga aktörer med koppling till samhällsplanering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län: regioner, länsstyrelse, kommuner och andra relevanta statliga myndigheter. Projektet förväntas bidra

direkt till de medverkande regionerna och länsstyrelsernas arbete med regional strategisk planering, men även bidra på nationell nivå genom kunskapsöverföring från projektet vidare till andra regioner och statliga myndigheter.

Projektets långsiktiga effekter förväntas vara mer systematiska, relevanta, effektiva och uthålliga regionala planeringsprocesser.

Projektet har en koppling till alla tre regioners regionala utvecklingsstrategier. För Jönköpings läns del bidrar projektet till att möjliggöra en sammanhållen strategisk planering som siktar mot målen:

- Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder,
- Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris och
- Kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter.
- Gemensam förmåga att attrahera nyetableringar och direktinvesteringar ska finnas.
- Det ska finnas utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.

Projektet söker medfinansiering hos Region Jönköping, Region Östergötland samt Tillväxtverket.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-12
- Ansökan

Beslutet skickas till

Region Sörmland
Regional utveckling

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Filip Boeryd
Kanslichef

Ansökan om stöd

1.1 Allmänna uppgifter

Projektnamn: Stärkt samverkan inom regional strategisk planering
Ansökansid: 791811
Ärendeid: 20375712

Typ av finansiering: Regionala projektmedel
Sista ansökningsdag: 2027-12-31
Ansvarig organisation: Region Jönköpings Län

1.2 Stödsökande

Namn: REGION SÖRMLAND

Org.Nr: 232100-0032
Antal anställda: 9999

611 88 NYKÖPING
Sverige

Arbetsställe

Namn: Hållbar Regional Utveckling
Postadress:
Forsgränd 6
611 32 Nyköping

Arb.ställenr.: 68246495
Besöksadress:
Forsgränd 6
611 32 Nyköping
Region: Nyköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://utvecklasormland.se/

1.3 Samverkanspart

Namn: LÄNSSTYRELSEN I JÖNKÖPINGS LÄN

Org.Nr: 202100-2288
Antal anställda: 499

Postadress:

551 86 JÖNKÖPING
Sverige

Arbetsställe

Namn:

Arbetsställenr: 19078500

Postadress:

551 86 JÖNKÖPING

Besöksadress:
HAMNGATAN 4
553 16 JÖNKÖPING
Region: Jönköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?

Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://www.lansstyrelsen.se/jonkoping

Namn: LÄNSSTYRELSEN I SÖDERMANLANDS LÄN

Org.Nr: 202100-2262
Antal anställda: 499

Postadress:

611 86 NYKÖPING
Sverige

Arbetsställe

Namn:

Arbetsställenr: 19078245

Postadress:

611 86 NYKÖPING

Besöksadress:
STORA TORGET 13
611 32 NYKÖPING
Region: Nyköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://www.lansstyrelsen.se/sodermanland.html

Namn: REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Org.Nr: 232100-0057
Antal anställda: 10000

Postadress:
BOX 1024
551 11 JÖNKÖPING
Sverige

Arbetsställe

Namn: REGIONAL UTVECKLING - TELIA HUSET JÖNKÖPING

Arbetsställenr: 66707084

Postadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING

Besöksadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING
Region: Jönköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?

Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://utveckling.rjl.se/

Namn: REGION ÖSTERGÖTLAND

Org.Nr: 232100-0040
Antal anställda: 10000

Postadress:

581 91 LINKÖPING
Sverige

Arbetsställe

Namn: REGIONHUSET

Arbetsställenr: 19235001

Postadress:

581 91 LINKÖPING

Besöksadress:
S:T LARSGATAN 49 B
582 24 LINKÖPING
Region: Linköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://utveckling.regionostergotland.se/

1.4 Betalningssätt

Typ av konto: Plusgiro
Kontonummer: 4488658-8
Detaljerad info:

1.5 Projektinformation

Vilket/vilka problem vill projektet lösa?

Projektets syfte är att stärka regionernas arbete med god samhällsplanering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län genom utvecklade och mer strukturerade arbetssätt för samverkan inom regional strategisk planering. Projektet genomförs dels i parallella arbeten inom Jönköpings län samt Södermanlands och Östergötlands län för att utforska roller och testa och vidareutveckla en samverkansmodell genom tre olika case. Erfarenheterna från projektets arbete tas tillvara på och vidareutvecklas i ett övergripande arbetspaket för erfarenhetsutbyte, reflektion och förankring där samtliga projektparter medverkar. Genom arbetet i det övergripande arbetspaketet kommer viktiga hävstänger för att lyckas med samverkan och samplanering inom regional strategisk planering identifieras och sammanställas.

Den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet pekar ut god samhällsplanering som en prioritering för det strategiska området Likvärdiga möjligheter till

boende, arbete och välfärd i hela landet. I strategin framhävs vikten av samverkan, samplanering och samordning mellan aktörer på olika nivåer för en god samhällsplanering och för att möta komplexa samhällsutmaningar som många län står inför. Kopplat till denna utmaning ska regeringsuppdraget för Strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet bland annat främja utvecklad samverkan för att stärka regionernas arbete. För att stärka regionernas kapacitet behövs mer strukturerade och utvecklade arbetssätt för samverkan mellan aktörer. De medverkande regionerna har alla i arbetet med regional samhällsplanering identifierat behov av mer strukturerade och utvecklade arbetssätt för samverkan.

Region Sörmland har i det förberedande steget i regeringsuppdraget och i tidigare arbete identifierat behov av att utveckla en tydlig process för samverkan kring rumslig planering mellan aktörer. Regionen har i det förberedande steget tagit fram ett koncept för en samverkansmodell, kallat Samverkansmodell Sörmland, men som ännu inte har tillämpats tillsammans med andra aktörer. Det är denna modell som projektet tar sitt avstamp i och ämnar vidareutveckla och testa i olika case. Den pekar på struktur och process för att komma djupare i samverkanstrappan och knyta både statens aktörer och kommuner närmare i en något mer formaliserad process kring de territoriella planeringsfrågorna.

Även Region Jönköpings län har i det förberedande steget identifierat behov av att utveckla processer kring regional strategisk planering. Idag har regionen svårt att tillsammans med regionala aktörer diskutera regionala strategiska samhällsbyggnadsfrågor och planeringsprinciper då det saknas regionala ställningstaganden med tydlig geografisk koppling eller principer för detta. Dessutom är det viktigt att både regionala aktörer (till exempel regionen, Länsstyrelsen och Trafikverket) och lokala aktörer (kommunerna) får möjlighet att samverka kring regionala strategiska planeringsfrågor. För att komma framåt i arbetet behöver regionen även utveckla det interna arbetet kring regional strategisk planering. Genom att utgå från Samverkansmodell Sörmland och skräddarsy den för lokala behov kan samverkan även stärkas inom Jönköpings län.

Region Östergötland delar önskan att fortsätta stärka sin kapacitet tillsammans med berörda aktörer för att nå effektiv samverkan som kan leda till samhandling. Regionen har i det förberedande steget till regeringsuppdraget utvärderat processen med Rumslig strategi. Blekinge tekniska högskola och Centrum för kommunstrategiska studier har intervjuat medverkande tjänstepersoner (på region och kommun) och lämnat rekommendationer till samverkan mellan kommun och region i planeringsprocesser. Med utgångspunkt i regionens samrådsstruktur tillsammans med länets kommuner, samt andra regioner och myndigheter, vill Region Östergötland fördjupa arbetet utifrån det förberedande stegets rekommendationer genom projektet Stärkt samverkan inom regional strategisk planering.

Sammanfattande beskrivning till Projektbanken

Projektet syftar till att stärka regionernas arbete med god samhällsplanering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län. Genom projektet ska regionerna, tillsammans med Länsstyrelsen i Södermanlands och i Jönköpings län, arbeta för utvecklade och mer strukturerade arbetssätt för stärkt samverkan inom regional strategisk planering. I projektet kommer aktörerna arbeta både parallellt och gemensamt för att utforska och testa nya arbetssätt för samverkan i olika case som innefattar samverkan mellan olika typer av aktörer i olika typer av planeringsprocesser.

Vilken/vilka är projektets målgrupp(er)?

Projektets målgrupper är offentliga aktörer med koppling till samhällsplanering inom Jönköpings, Södermanlands och Östergötlands län: regioner, länsstyrelse, kommuner och andra relevanta statliga myndigheter. Regionerna utgör den primära målgruppen för projektet.

En indirekt målgrupp för projektet är ansvariga aktörer för regeringsuppdraget Strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet, som utgör mottagare av projektets resultat.

Vad förväntar ni er att projektets planerade aktiviteter ska leda till för målgruppen på kort sikt?

Det parallella arbetet i länen kommer fokusera på att utforska regionens och länsstyrelsens roll respektive varandra kopplat till regionala samhällsplaneringsfrågor samt att testa och vidareutveckla konceptet för samverkansmodellen på olika case som innefattar samverkan mellan olika typer av aktörer i olika typer av planeringsprocesser. Dessa case består av:
-Case: geografiska ställningstaganden (Region Jönköpings län, Länsstyrelsen i Jönköpings län tillsammans med kommuner i Jönköpings län)
-Case: ÖP-processen (Region Sörmland, Länsstyrelsen Södermanland tillsammans med kommuner i Södermanlands län)
-Case: Ostlänken (Region Sörmland, Länsstyrelsen Södermanland, Region Östergötland tillsammans med statliga myndigheter)

Resultatet från arbetet med att hitta rollerna och case sammanställs i sammanfattande PM eller rapporter. Resultat inom projektet i form av underlag, PM och rapporter kommer synliggöra territoriella perspektiv och prioriteringar samt använda kartor för visualisering där relevant.

Ett övergripande arbete kommer genomföras mellan projektparterna för att ha tillfälle för gemensam dialog, erfarenhetsutbyte och reflektion. Med stöd av extern processledning kommer aktörerna genom workshops, dialog och erfarenhetsutbyte från arbetet i respektive län arbeta för att identifiera viktiga lärdomar kring hur vi får till samplanering och skapar förflyttning hos aktörer i samverkan kring regional strategisk planering. Resultatet av arbetet sammanställs i en projektrapport. Projektrapporten ska fungera som underlag till regeringsuppdraget och andra aktörers arbete kring hur samverkan kopplat till regional strategisk planering kan stärkas. Förslag från arbetet om hur statliga myndigheter kan bidra i och samverka med andra aktörer inom regional strategisk planering kommer arbetas fram genom det övergripande arbetspaketet och inkluderas i rapporten, likaså slutsatser kring hur territoriella perspektiv inom det regionala utvecklingsarbetet i respektive län har synliggjorts och stärkts genom projektets arbete.

Genom arbetet förväntas projektet på kort sikt stärka regionernas kapacitet för samverkan och samplanering på regional nivå kring strategisk planering mellan regioner, kommuner och statliga myndigheter.

Hur är hållbarhetsaspekter integrerade i projektet?

Det regionala utvecklingsarbetet som regionernas arbete för en god samhällsplanering är en del av ska bidra till genomförandet av Agenda 2030 och omställningen till en hållbar utveckling. Den regionala utvecklingspolitiken ska likt Agenda 2030 ta ett helhetsperspektiv kring hållbar utveckling och arbeta integrerat med hållbarhetsdimensionerna ekonomisk, social och miljömässig utveckling. Flera av de globala målen i Agenda 2030 har starka kopplingar till arbetet med hållbar regional utveckling i Sörmlands, Östergötlands och Jönköpings län, varav mål 11. Hållbara städer och samhällen har en stark koppling till projektets arbete. Projektets förväntade långsiktiga bidrag till mer systematiska, relevanta, effektiva och uthålliga regionala planeringsprocesser bidrar särskilt till delmål 11.A Främja nationell och regional utvecklingsplanering: Främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.

I projektets arbete kommer hållbarhetsdimensionerna tas med i arbetet för att utveckla och testa arbetssätt för stärkt samverkan. Projektet kommer utforska hur hållbarhetsdimensionerna tydligare kan tas med i samverkansmodellens olika steg. Frågeställningar kring integreringen av och möjliga målkonflikter mellan hållbarhetsdimensionerna i samverkan inom regionala planeringsprocesser tas med i både de länsspecifika arbetspaketen såväl som det övergripande gemensamma arbetspaketet för erfarenhetsutbyte, reflektion och förankring. En hållbarhetssäkring görs vid uppstarten av projektet, exempelvis med stöd av Region Sörmlands mall för hållbarhetssäkring.

Vilka effekter - hos målgruppen eller i samhället - förväntar ni er att projektet uppnår på lång sikt?

Projektets långsiktiga effekter förväntas vara mer systematiska, relevanta, effektiva och uthålliga regionala planeringsprocesser. Projektet förväntas bidra direkt till de medverkande regionerna

och länsstyrelsernas arbete med regional strategisk planering, men även bidra på nationell nivå genom kunskapsöverföring från projektet till aktörerna i regeringsuppdraget och därifrån vidare till andra regioner och statliga myndigheter. På så vis kan lärdomar och erfarenheter från projektet även komma andra regioner och aktörer till gagn.

Länsstyrelserna ska ta vara på det allmännas intresse och samordna statens deltagande i samhällsplaneringen. Myndigheten ska se till helhetsperspektivet och vikta samhällsintressen. Detta övergripande ansvar för samordning av statliga insatser för regional utveckling och tillväxt genomsyrar flera av myndighetens uppdrag. Projektet kan därmed även bidra till genomförandet av ytterligare regeringsuppdrag, utöver det uppdrag som utlysningen är direkt kopplad till.

Hur ska projektet organiseras och styras?

Projektgruppen består av följande aktörer:
-Region Sörmland: projektägare
-Region Jönköpings län: projektpart
-Region Östergötland: projektpart
-Länsstyrelsen i Södermanlands län: projektpart
-Länsstyrelsen i Jönköpings län: projektpart

Andra aktörer som kommer engageras i arbetet inkluderar kommuner inom respektive län, Trafikverket samt andra relevanta statliga myndigheter, så som Länsstyrelsen i Östergötlands län, men även gärna Boverket, Tillväxtverket, Energimyndigheten, Post- och Telestyrelsen, med flera.

Region Sörmland kommer som projektägare bemanna projektet med projektledare och projektmedarbetare från verksamheterna Samhällsplanering och Infrastruktur samt Allmän kollektivtrafik inom Verksamhetsområdet Hållbar regional utveckling. Till projektet kopplas även projektekonom samt projektkommunikatör på Region Sörmland för att stödja genomförandet av projektet. En projektgrupp bildas med representanter från medverkande regioner och länsstyrelser som gemensamt genomför projektet. Från Länsstyrelsen i Södermanlands Län deltar en medarbetare och från Region Östergötland deltar två medarbetare från verksamhetsenheten för Regional planering och Internationell samverkan. Från Region Jönköpings län kommer projektet bemannas från sektionen för Energi och samhällsbyggande med två deltagare som kommer att delta i arbetspaket ett och två. Till arbetspaket två kommer en kommunikatör samt en projektekonom stärka upp från regionen och från Länsstyrelsen i Jönköpings län deltar en medarbetare.

Till projektet kopplas en styrgrupp bestående av resursägande samhällsplaneringschefer eller motsvarande från respektive region.

Hur ska projektet avgränsas från ordinarie verksamhet?

Projektet möjliggör en uppväxling av aktörernas arbete kopplat till regional strategisk planering, både inom respektive län och även sett till samverkan mellan parterna inom projektgruppen som inte hade genomförts inom ordinarie verksamhet. Projektet avgränsas från ordinarie arbete genom särredovisning av kostnader.

Har projektet en koppling till den regionala utvecklingsstrategin?

Ja

Kommentar

Projektet har en koppling till alla tre regioners regionala utvecklingsstrategier (RUS) och kopplade styrdokument. I Sörmland är Strukturbild Sörmland en del av den Regionala utvecklingsstrategin. Strukturbilden utgör det fysiska perspektivet på den regionala utvecklingsstrategin och det regionala utvecklingsarbetet, och berör därmed alla de prioriterade

inriktningarna i RUS:en. I RUS:en överlag och likaså för Strukturbilden är samverkan centralt i arbetet för en hållbar regional utveckling. Region Sörmland har i det förberedande steget utvecklat en första version av en samverkansmodell för rumslig planering kopplat till Strukturbilden. Det är denna modell som projektet ämnar tillämpa och vidareutveckla inom projektets olika case. Att stärka de berörda målgruppernas kapacitet för samverkan kopplat till regional strategisk planering kommer bidra till länets gemensamma arbete att utvecklas mot Strukturbilden och RUS:en.

Region Östergötland reviderar för närvarande gällande utvecklingsstrategi, och denna förväntas antas i Regionfullmäktige 11 september. Förslaget innehåller en fördjupning av de rumsliga aspekterna jämfört med nuvarande aspekter som fördjupats under en separat process av framtagandet av en Rumslig strategi för Östergötland. Den rumsliga strategin, och de rumsliga aspekterna i Utvecklingsstrategi syftar till att tydliggöra hur Östergötland ska knytas samman än starkare, och hur kopplingar ska utvecklas och tillvaratas över länsgränserna. Detta för att bidra till goda livsvillkor med likvärdiga möjligheter för boende och arbete i hela Östergötland ett Östergötland där de administrativa gränserna inte är något hinder för ett väl fungerande vardagsliv. En viktig del i detta är en god och effektiv samhällsplanering, i nära samarbete med kommuner, regioner, myndigheter, näringsliv och civilsamhälle.

Även Region Jönköpings län håller på att revidera sin regionala utvecklingsstrategi och den har varit ute på remiss under sommaren 2025. Därför hänvisas till remissversionen av den nya regionala utvecklingsstrategin istället för den senast antagna. Projektet berör flera av den regionala utvecklingsstrategins strategiska områden och mål. Framförallt kommer projektet att möjliggöra en sammanhållen strategisk planering som siktar mot dessa mål. I den regionala utvecklingsstrategin framgår bland annat:
·att det ska finnas attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder,
·att ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur ska knyta ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris och
·att kollektivtrafiken ska möjliggöra hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter.
·Att en gemensam förmåga att attrahera nyetableringar och direktinvesteringar ska finnas.
·Att det ska finnas utökade arbetsmarknadsregioner inom länet och över länsgränser.

Alla dessa mål vinner på en genomtänkt regional strategisk planering som möjliggör en helhetsöverblick. I utvecklingsstrategin framhålls också att Jönköpings län ska vara ett län i samverkan, vilket pekar mot vikten av att samverka kring den regionala strategiska planeringen.

Hur är hållbarhetsaspekter integrerade i projektet?

Det regionala utvecklingsarbetet som regionernas arbete för en god samhällsplanering är en del av ska bidra till genomförandet av Agenda 2030 och omställningen till en hållbar utveckling. Den regionala utvecklingspolitiken ska likt Agenda 2030 ta ett helhetsperspektiv kring hållbar utveckling och arbeta integrerat med hållbarhetsdimensionerna ekonomisk, social och miljömässig utveckling. Flera av de globala målen i Agenda 2030 har starka kopplingar till arbetet med hållbar regional utveckling i Sörmlands, Östergötlands och Jönköpings län, varav mål 11. Hållbara städer och samhällen har en stark koppling till projektets arbete. Projektets förväntade långsiktiga bidrag till mer systematiska, relevanta, effektiva och uthålliga regionala planeringsprocesser bidrar särskilt till delmål 11.A Främja nationell och regional utvecklingsplanering: Främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.

I projektets arbete kommer hållbarhetsdimensionerna tas med i arbetet för att utveckla och testa arbetssätt för stärkt samverkan. Projektet kommer utforska hur hållbarhetsdimensionerna tydligare kan tas med i samverkansmodellens olika steg. Frågeställningar kring integreringen av och möjliga målkonflikter mellan hållbarhetsdimensionerna i samverkan inom regionala planeringsprocesser tas med i både de länsspecifika arbetspaketen såväl som det övergripande gemensamma arbetspaketet för erfarenhetsutbyte, reflektion och förankring. En hållbarhetssäkring görs vid uppstarten av projektet, exempelvis med stöd av Region Sörmlands mall för hållbarhetssäkring.

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda länder

Sverige

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda län

Jönköping, Östergötland, Södermanland

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda kommuner

Mjölby, Aneby, Värnamo, Nyköping, Sävsjö, Boxholm, Mullsjö, Flen, Katrineholm, Vingåker, Åtvidaberg, Vaggeryd, Oxelösund, Trosa, Valdemarsvik, Norrköping, Habo, Nässjö, Tranås, Kinda, Linköping, Motala, Vetlanda, Strängnäs, Ödeshög, Gislaved, Ydre, Eksjö, Gnesta, Eskilstuna, Söderköping, Vadstena, Finspång, Gnosjö, Jönköping

1.6 Tid och aktivitetsplan

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
AP1. Erfarenhetsutbyte, reflektion och förankring	Ett gemensamt arbetspaket mellan projektparterna med fokus på träffar med tillfälle för dialog, erfarenhetsutbyte och reflektion. Syftet med arbetspaketet är att identifiera viktiga hävstänger för att lyckas med samverkan. Hur får vi till samplanering och skapar förflyttning hos berörda aktörer? Resultatet från arbetspaketet sammanställs i en gemensam projektrapport med viktiga lärdomar och erfarenheter som input till regeringsuppdraget och statliga myndigheter. Resultatet kan även vara av nytta för andra regioners arbete med regional strategisk planering. Region Sörmland samordnar arbetspaketet med stöd av extern processledning. Alla projektparter deltar i arbetspaketet. Arbetspaketet bidrar framför allt till delmål 11A bland de globala målen genom att projektet förväntas bidra med lärdomar och erfarenheter kring hur regional utvecklingsplanering kan främjas.	2025-10-15 - 2027-10-29	1 218 328
1.1 Erfarenhetsutbyte, reflektion och förankring	Arbetet börjar med en gemensam uppstart av projektet med digital kick-off och dialog med fokus på samsynsskapande kring arbetspaketets utformning och process som underlag till fördjupad planering och upphandling av externt processledningsstöd.	2025-10-15 - 2027-10-29	1 218 328

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Under projektet sker tre gemensamma fysiska träffar mellan projektparterna med workshops, erfarenhetsutbyte och reflektion kring utveckling av roller och arbetssätt. Extern processledning används för utvalda delar av arbetet. Utöver de fysiska träffarna stämmer projektgruppen av digitalt månadsvis under projektets gång. Extern processledning används för utvalda delar av arbetet. Resultatet av det gemensamma arbetet sammanställs i en projektrapport med beskrivning av process och utveckling av arbetssätt för samverkan. Genom arbetspaketet sammanställs viktiga lärdomar och erfarenheter som input till regeringsuppdraget och statliga myndigheter för stärkt samverkan inom regional strategisk planering. Resultat från projektrapporten sprids till relevanta aktörer och vid relevanta forum. Intern förankring inom respektive parts organisation sker under projektet för fortsatt tillämpning och utveckling av arbetssätten samt för tillvaratagande av projektets resultat.		
AP2. Stärkt samverkan i Jönköpings län	Syftet med arbetspaketet är att stärka samverkan inom regional strategisk planering inom Jönköpings län genom att utveckla och testa arbetssätt för samverkan mellan regionala, kommunala och statliga aktörer i länet. Arbetspaketet handlar delvis om att internt och tillsammans med Länsstyrelsen hitta rollerna inom regional strategisk planering. Huvuddelen i arbetspaketet handlar om att genom att utgå ifrån Samverkansmodell Sörmland utveckla och testa modellen för att förankra och utveckla den strategiska planeringen i länet. Syftet är att hitta inom vilka teman och i vilket syfte den regionala strategiska planeringen kan vara till nytta för fler aktörer och i förlängningen leda till att geografiska ställningstaganden kan tas fram från regionens sida.	2025-10-15 - 2027-10-29	1 387 891

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Omvärldsbevakning och sammanställning samt resultatspridning ingår också i arbetspaketet. Enligt Region Jönköpings läns hållbarhetsprogram ska ett jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv ingå i regionala projekt. Därför kommer perspektiven integreras i samband med att vi utvecklar samverkansmodellen. De träffar och konferenser som hålls i projektet kommer att vara hållbara och tillgängliga. Arbetspaketet bidrar framför allt till mål 11A bland de globala målen genom att den regionala utvecklingsplaneringen i länet förväntas stärkas.		
2.1 Hitta roller och Case: geografiska ställningstaganden	Inledningsvis ska Region Jönköpings län planera aktiviteter och upplägg på en mer detaljerad nivå. Därefter påbörjas arbetet med att hitta roller tillsammans med Länsstyrelsen. Det innebär internt arbete för att utforska regionens roll i samhällsplaneringen och samverkan med Länsstyrelsen för att avgränsa våra respektive roller inom regional strategisk planering. Hitta forum för frågorna inom ett länsövergripande ledningssystem bestående av regionala nätverk och samverkansgrupper. Som ett nästa steg vidareutvecklar och testar Region Jönköpings län samverkansmodellen. Det innefattar internt arbete med att revidera modellen som tagits fram av Region Sörmland och att utveckla den efter länets förutsättningar. Fokus kommer att ligga på att genom samverkan skapa en gemensam målbild för regionalt strategiskt arbete. Genom att använda sig av samverkansmodellen vill regionen testa om det finns en efterfrågan av att regionen tar de tre rollerna i regional strategisk planering hos andra aktörer i länet. Bland annat vill	2025-10-15 - 2027-10-29	1 193 811

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	regionen tillsammans med andra aktörer i länet avgränsa vilka sakfrågor som är platsbundna och där det finns behov att arbeta på regional nivå samt för vilka av dessa regionen behöver vara en samverkanspart (eller leda samverkan). Särskilt viktigt är det att fånga vilka behov som andra aktörer har som även kan innefattas av det regionala utvecklingsansvaret och i vilka frågor som regionen behöver samordna och leda arbetet med mellankommunala frågor. Genom arbetet med samverkansmodellen vill regionen också identifiera hur regionen ska ange en strategisk riktning för den territoriella strategiska planeringen. Minst en workshop kommer att hållas och platsbesök på kommunerna kommer att genomföras. Regionen sammanställer resultatet från arbetspaketet i en rapport och presenterar det för berörda parter i länet i ett lämpligt forum. I rapporten ska det också finnas förslag på hur regionen ska jobba vidare med regional strategisk planering.		
2.2 Omvärldsbevakning inom regional strategisk planering	För att hålla sig ajour med de tankar och idéer som finns kring regional strategisk planering ska tjänstepersoner inom regionen ges möjlighet att omvärldsbevaka. Inom omvärldsbevakningen faller bland annat resor till nationella myndigheters konferenser om regional strategisk planering, men det ska även vara möjligt att göra både en nationell och en europeisk utblick med resa till ett annat land i EU för att få se positiva exempel på regional strategisk planering. Erfarenheter från omvärldsbevakningen delas med och kopplas till arbetet i AP1.	2025-10-15 - 2027-10-29	194 080
AP3. Stärkt samverkan i Södermanlands och Östergötlands län	Syftet med arbetspaketet är att stärka samverkan inom regional strategisk planering i Södermanlands och Östergötlands län genom att utveckla och testa arbetssätt för samverkan mellan regionala, kommunala och statliga aktörer inom länet. Arbetspaketet består av tre delar: 1. hitta rollerna och 2. testa samverkansmodell Sörmland. Del 2.	2025-10-15 - 2027-10-29	1 672 195

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Genomförs via två case för att tillämpa och vidareutveckla samverkansmodellen, dels Case: ÖP-processen, dels Case: Ostlänken. Fokus i Case: ÖP-processen är kring samverkan mellan regionala aktörer och kommuner inom samma län kopplat till regional strategisk planering. Fokus i case Ostlänken är på samverkan mellan regioner och statliga aktörer kopplat till stora strukturförändringar och vilka nyttor som uppkommer. Resultatet från arbetet med rollerna och respektive case sammanställs i PM som även utgör underlag för den gemensamma projektrapporten. Resultatet sprids inom länet och till andra berörda aktörer. Region Sörmland, Länsstyrelsen Södermanland och Region Östergötland medverkar i arbetspaketet. Region Sörmland samordnar arbetet. Kommuner och statliga myndigheter så som Trafikverket och Länsstyrelsen i Östergötlands län kommer att engageras i arbetet. Erfarenhetsutbyte kring arbetet sker tillsammans med aktörerna i Jönköpings län inom AP1. Arbetspaketet bidrar framförallt till mål 11A bland de globala målen genom att den regionala utvecklingsplaneringen i länet förväntas stärkas.		
3.1 Hitta rollerna: Region Sörmland och Länsstyrelsen Södermanland	Region Sörmland ska tillsammans med Länsstyrelsen Södermanland utforska och klargöra respektive organisations roll och ansvar inom den regionala samhällsplaneringen. Ett fokus för arbetet är att förtydliga befintliga samverkanssätt och även ambitioner för utvecklad och stärkt samverkan inom regional strategisk planering. Resultatet från arbetet sammanställs i ett PM som sprids till relevanta aktörer och vid relevanta forum.	2025-10-15 - 2027-10-29	242 026
3.2 Case: ÖP-processen	Region Sörmland och Länsstyrelsen Södermanland inleder arbetet med att utforska frågeställningar tillsammans med kommuner kopplat till ÖP-processen: vilka underlag och	2025-10-15 - 2027-10-29	644 745

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	perspektiv för den regionala nivån kan stärka arbetet med ÖP i ett tidigt skede? Vad önskar/behöver kommunerna i form av regionala planeringsunderlag, kunskapsunderlag, dialoger mm? En fördjupad dialog sker med kommuner i länet som inleder revideringsprocess med ÖP. Som ett nästa steg i arbetet inom case ÖP-processen ska Region Sörmland och Länsstyrelsen i Södermanland utveckla och testa arbetssätt tillsammans med kommuner kopplat till regionala/mellankommunala perspektiv i ÖP-processen utifrån dialoger i det inledande arbetet. Arbetet avslutas med en gemensam workshop mellan kommuner i länet och Region Sörmland samt Länsstyrelsen kring erfarenheter från arbetet med att utveckla och testa arbetssätt för Region Sörmland och Länsstyrelsen att stödja kommunerna i arbetet med att integrera och ta hänsyn till regionala och mellankommunala perspektiv i arbetsprocessen. Syftet är att identifiera styrkor och utmaningar i arbetet, vad som har fungerat bra och vad som kan vidareutvecklas. Resultatet från arbetet sammanställs i ett PM som sprids till relevanta aktörer och vid relevanta forum.		
3.3 Case: Ostlänken	Region Sörmland och Region Östergötland avser utveckla processerna för hur den mellanregionala nyttan som stora infrastrukturprojekt medför kan realiseras och tas tillvara. Hur kan och ska involverade kommunala, regionala och statliga aktörer involveras? Pågående planering av Ostlänken används som projekt-case. Inom case Ostlänken kommer Region Sörmland och Region Östergötland gemensamt utveckla en trafikeringskarta för kollektivtrafiken i och med Ostlänkens öppnande. Genom arbetet utforskas hur regionerna kan samplanera i en viktig	2025-10-15 - 2027-10-29	785 424

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	mellanregional fråga för att tillsammans ta tillvara på den resurs som Ostlänken blir och de nyttor som uppkommer. Arbetet ska lägga en grund att jobba vidare där regionerna gemensamt tar taktpinnen för utvecklingen. Processen för samverkan i mellanregionala frågor utgör en del av utvecklingen av arbetssätt inom projektet. Inom case Ostlänken kommer även samverkan med statliga myndigheter vara ett fokusområde. Region Sörmland, Region Östergötland och Länsstyrelsen Södermanland bjuder in till seminarier och workshops med statliga aktörer kopplat till Ostlänken med utgångspunkt i frågeställningarna: Vilka möjligheter skapas i och med Ostlänken? Vad måste vi göra tillsammans för att möjliggöra dessa effekter? Vad är erfarenheter framåt med långa projekt och vad måste göras när för att få ut maximal nytta? Arbetet fortsätter med uppföljande dialoger med statliga aktörer efter workshops för att fördjupa inom frågeställningar kring hur en stor strukturförändring som Ostlänken påverkar och hur statliga aktörer kan arbeta för att se Ostlänken som en del av en helhet, inte enbart som en utveckling av transportinfrastrukturen. Hur ser vi en stor satsning på Ostlänken i ett systemperspektiv, vad måste andra aktörer vara med och bidra till för att vi ska få så stor nytta som möjligt. Resultatet från arbetet med Case Ostlänken sammanställs i ett PM som sprids till relevanta aktörer och vid relevanta forum.		
AP4. Projektledning, kommunikation och styrning	Övergripande projektledning och samordning för projektet, inklusive gemensamma kommunikationsinsatser. Region Sörmland som projektägare agerar övergripande projektledare för projektet. Alla projektparter medverkar utifrån sina roller kopplat exempelvis till rapportering mm.	2025-10-15 - 2027-10-29	300 538
4.1 Projektledning,	Projektet inleds med en	2025-10-15 -	300 538

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
kommunikation och styrning	projektuppstart med fördjupad planering, projektadministration, samordning kring gemensamma ytor och kommunikation mm. Under projektet sker löpande övergripande projektledning och samordning samt koordinering och ansvar för lägesrapportering och uppföljning. Inom projektet genomförs kommunikation kring projektet enligt uppsatta krav kopplat till informationsskyldighet om finansiering och medfinansiering. Till projektet kopplas en styrgrupp med resursägare från varje region. Styrgruppen träffas ungefär halvårsvis för att följa och stödja projektets arbete och framdrift samt för dialog kring lärdomar, erfarenheter och resultat från projektets arbete. Vid slutet av projektet sker uppföljning och slutrapportering samt hantering och lagring av dokument mm.	2027-10-29	

1.7 Budget

Kostnader

Kostnadsslag	2025	2026	2027							Totalt
Personal: Se budgetbilaga	307 766	1 532 764	1 295 528							**3 136 058**
Externa tjänster: Se budgetbilaga	51 667	490 835	306 583							**849 085**
Resor och logi: Se budgetbilaga	1 000	66 200	56 200							**123 400**
Schablonkostnader: Schablon 15%	46 165	229 915	194 329							**470 409**
Summa kostnader	**406 598**	**2 319 714**	**1 852 640**							**4 578 952**
Projektintäkter										
Summa faktiska kostnader	**406 598**	**2 319 714**	**1 852 640**							**4 578 952**
Bidrag annat än pengar										
Summa bidrag i annat än pengar										**0**
Summa totala kostnader	**406 598**	**2 319 714**	**1 852 640**							**4 578 952**

Finansiering

Finansiär	2025	2026	2027							Totalt
Offentligt bidrag annat än pengar										
Total offentligt bidrag annat än pengar										**0**
Offentlig kontantfinansiering										
Region Sörmland: Anslag 1:1	109 029	608 496	480 864							**1 198 389**
Region Östergötland: Övriga medel	20 006	104 412	95 274							**219 692**
Tillväxtverket: Utlysning Strategisk planering i det regionala utvecklingsarbetet	203 299	1 159 857	926 320							**2 289 476**
Total offentlig kontantfinansiering	**332 334**	**1 872 765**	**1 502 458**							**3 707 557**
Total offentlig finansiering	**332 334**	**1 872 765**	**1 502 458**							**3 707 557**
Privata bidrag annat än pengar										
Total privat bidrag annat än pengar										**0**
Privat kontantfinansiering										
Total privat kontantfinansiering										**0**
Total privat finansiering										**0**
Summa medfinansiering	**332 334**	**1 872 765**	**1 502 458**							**3 707 557**

Stödfinansiering

Finansiering	2025	2026	2027							Totalt
Stödfinansiering	74 264	446 949	350 182							**871 395**

Sammanställning

Stödandel av faktiska kostnader	19,03%
Stödandel av totala kostnader	19,03%
Stödandel av stödgrundande finansiering	19,03%
Stödandel av total finansiering	19,03%
Andel annan offentlig finansiering	80,97%
Andel offentlig finansiering	100,00 %
Andel privat finansiering	0,00%

1.8 Förskott

Sökt förskottsbelopp: 0,00
Motivering:

1.9 Mina kontakter

Namn:	Christian Udin
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	0790-610211
E-postadress:	christian.udin@regionsormland.se
Roll:	Kontaktperson
Namn:	Emilia Sternberg
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	073-593 9497
E-postadress:	emilia.sternberg@regionsormland.se
Roll:	Projektledare
Namn:	Eva Hallén
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	070-201 07 01
E-postadress:	eva.hallen@regionsormland.se
Roll:	Ekonomi

1.10 Dokument

Filnamn:	Budget ansökan Stärkt samverkan inom RSP 25.09.08.xlsx
Beskrivning:	Budgetbilaga
Uppladdningsdatum:	2025-09-08
Filnamn:	RUN-HRU21-0112-1 Arbetsordning för HRU, beslutad 29 april 2021 683214_1_1.PDF
Beskrivning:	Arbetsordning för HRU, Region Sörmland
Uppladdningsdatum:	2025-09-08
Filnamn:	Originalansökan
Beskrivning:	Inkommen originalansökan - Maskinläsbart format
Uppladdningsdatum:	2025-09-09
Filnamn:	Signeringsinformation
Beskrivning:	Ansökan
Uppladdningsdatum:	2025-09-09

§ 138

Projekt - Fördjupad analys av gränsområdet Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län

Diarienummer: RJL 2025/2979

Beslut

Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- bevilja Regional utveckling högst 558 000 kronor till projektet under förutsättning att övrig finansiering beviljas.
- finansiering sker med statliga 1.1-medel
- budgetposterna i ansökans budget fastställs då samtliga finansiärer tagit beslut om finansiering.

Sammanfattning

Projektets mål är att leda till en ökad kunskap om förutsättningarna i gränsområdet mellan Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län. Projektet ska ta fram en metodbeskrivning för att kunna sammanställa och fördjupa kunskapen kring glesa geografiers skiftande förutsättningar och behov, som kommer att vara användbar för både de ingående regionerna och andra regioner och myndigheter. Ett ytterligare mål att projektet ska resultera i en ökad samverkan mellan de tre ingående regionerna, men också mellan andra aktörer i de berörda gränsområdena. Den fortsatta samverkan ska bidra till en väl fungerande vardag i den gemensamma gränsbygden.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-12
- Ansökan

Beslutet skickas till

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Regionledningskontoret

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

Fördjupad analys av gränsområdet Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län

Förslag till beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- beviljar Regional utveckling högst 558 000 kronor till projektet under förutsättning att övrig finansiering beviljas.
- finansiering sker med statliga 1.1-medel
- budgetposterna i ansökans budget fastställs då samtliga finansiärer tagit beslut om finansiering.

Sammanfattning

Projektets mål är att leda till en ökad kunskap om förutsättningarna i gränsområdet mellan Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län. Projektet ska ta fram en metodbeskrivning för att kunna sammanställa och fördjupa kunskapen kring glesa geografiers skiftande förutsättningar och behov, som kommer att vara användbar för både de ingående regionerna och andra regioner och myndigheter. Ett ytterligare mål att projektet ska resultera i en ökad samverkan mellan de tre ingående regionerna, men också mellan andra aktörer i de berörda gränsområdena. Den fortsatta samverkan ska bidra till en väl fungerande vardag i den gemensamma gränsbygden.

Ärendebeskrivning

Projektets syfte är att genom mellanregional samverkan kunna utveckla en metod för att sammanställa och fördjupa kunskapen kring glesa geografiers skiftande förutsättningar och behov. Metoden ska även vara applicerbar på glesa geografier på andra platser. Förhoppningen är att en ökad samverkan i gränsområdet på sikt ska kunna leda till lösningar på de eventuella utmaningar som identifieras i projektet. I befintliga underlag går det att utläsa att länens gränsbygder har särskilda utmaningar. Ingen av regionerna har tidigare haft möjlighet att fördjupa sig i de här särskilda utmaningarna eller undersöka hur de kan bemötas.

Projektet ska ta fram ett gemensamt kunskapsunderlag om det specifika geografiska gränsområdet mellan de tre länen där frågor om områdets livsvillkor och funktioner besvaras och skapa en plattform för fortsatt samverkan mellan de tre regionerna. Projektet ska leda till ny kunskap och ökad förståelse för de skiftande förutsättningar och behov som finns i glest befolkade geografier i

gränsområdet, samt belysa funktionella samband men också avsaknaden av funktionalitet. Funktionella samband uppstår när människor reser mellan olika platser för att få tillgång till olika funktioner så som arbete, studier, offentlig eller privat service.

Genom att använda gränsområdet mellan de tre länen som ett case vill regionerna få en fördjupad och samlad bild för att ringa in förutsättningar i ett gemensamt gränsområde så att regionerna kan bidra till att möta utmaningarna och planera för framtida insatser.

Den primära målgruppen för projektet är tjänstepersoner och politiker i de ingående regionerna.

Det finns en koppling till de tre regionernas respektive regionala utvecklingsstrategier. För Jönköpings del berör projektet flera av den regionala utvecklingsstrategins strategiska områden och dess mål:

Ett välmående län: Välfärdstjänster är tillgängliga, begripliga och användbara för alla med utgångspunkt i invånarnas behov.

Ett attraktivt län: Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.

Ett sammanlänkat län: Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.

Ett sammanlänkat län: Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Projektet söker medfinansiering hos Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Östergötlands län samt Tillväxtverket.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 2025-09-12
- Ansökan

Beslutet skickas till

Regional utveckling

Karin Hermansson Regional utvecklingsdirektör	Filip Boeryd Kanslichef

Ansökan om stöd

1.1 Allmänna uppgifter

Projektnamn: Fördjupad analys av gränsområdet Jönköpings län, Kalmar län och Östergötlands län
Ansökansid: 791890
Ärendeid: 20375718

Typ av finansiering: Regionala projektmedel
Sista ansökningsdag: 2027-12-31
Ansvarig organisation: Region Jönköpings Län

1.2 Stödsökande

Namn: REGION JÖNKÖPINGS LÄN
BOX 1024
551 11 JÖNKÖPING
Sverige

Org.Nr: 232100-0057
Antal anställda: 10000

Arbetsställe

Namn: REGIONAL UTVECKLING - TELIA HUSET JÖNKÖPING

Arb.ställenr.: 66707084

Postadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING

Besöksadress:
KLUBBHUSGATAN 13
553 03 JÖNKÖPING
Region: Jönköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://rjl.se/

1.3 Samverkanspart

Namn: REGION KALMAR LÄN

Org.Nr: 232100-0073
Antal anställda: 9999

Postadress:
BOX 601
391 26 KALMAR
Sverige

Arbetsställe

Namn: LANDSTINGSKANSLIET OCH KVARNHOLMENS HÄLSOCENTRAL

Arbetsställenr: 19238369

Postadress:
BOX 601
391 26 KALMAR

Besöksadress:
STRÖMGATAN 13-15
392 48 KALMAR
Region: Kalmar

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://regionkalmar.se/

Namn: REGION ÖSTERGÖTLAND

Org.Nr: 232100-0040
Antal anställda: 10000

Postadress:

581 91 LINKÖPING
Sverige

Arbetsställe

Namn: REGIONHUSET

Arbetsställenr: 19235001

Postadress:

581 91 LINKÖPING

Besöksadress:
S:T LARSGATAN 49 B
582 24 LINKÖPING
Region: Linköping

Är organisationen momsredovisningsskyldig för projektets verksamhet?
Ja

Omfattas organisationen av Lagen om offentlig upphandling (LOU) eller annan upphandlingslagstiftning, t.ex. LUF?
Ja

Hemsida
https://www.regionostergotland.se/

1.4 Betalningssätt

Typ av konto: Bankgiro
Kontonummer: 990-0903
Detaljerad info:

1.5 Projektinformation

Vilket/vilka problem vill projektet lösa?

I olika befintliga underlag framtagna av Region Jönköpings län, Region Kalmar län och Region Östergötland (framöver regionerna) går det att utläsa att länens gränsbygder har särskilda utmaningar. Det framgår bland annat i kunskapsunderlaget Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige som tagits fram gemensamt inom det regionöverskridande samarbetet Regionsamverkan Sydsverige (där både Region Jönköpings län och Region Kalmar län ingår). Ingen av regionerna har fördjupat sig i de här särskilda utmaningarna eller hur de kan bemötas. Genom att använda gränsområdet mellan de tre länen som ett case vill regionerna få en fördjupad och samlad bild för att ringa in förutsättningar i ett gemensamt gränsområde så att regionerna kan bidra till att möta utmaningarna och planera för framtida insatser.

I projektet vill regionerna veta hur socioekonomin, hälsan och jämlikheten ser ut i glest befolkade områden och i geografier som inte karakteriseras som tillväxtområden. Även näringslivets förutsättningar kan skilja mellan olika geografier (glesa geografier vs tätbefolkade geografier) liksom olika beteenden, utbudet av samhällsservice, den offentliga sektorns roll, de sociala sammanhangen, civilsamhällets uppbyggnad och det vardagliga rörelsemönstret vilket har inverkan på vardagslivet. Finns det även likheter mellan olika glesa geografier som är oberoende av lokalisering? Kännetecknas dessa geografier av samhörighet, stolthet och handlingskraft, stor frihet, livsstilsboenden och en hög andel företagande? Vilken roll har civilsamhället för att bidra till geografiernas utveckling och barn och ungas välbefinnande? Vilka platser och stråk är bärare av ett större omland exempelvis för fritid, arbete och service och som behöver värnas?

Genom mellanregional samverkan syftar det här projektet till att utveckla en metod för att sammanställa och fördjupa kunskapen kring glesa geografiers skiftande förutsättningar och behov. Metoden ska även vara applicerbar på glesa geografier på andra platser. Förhoppningen är att en ökad samverkan i gränsområdet på sikt ska kunna leda till lösningar på de eventuella utmaningar som identifieras i projektet.

Projektet syftar även till att ta fram ett gemensamt kunskapsunderlag om det specifika geografiska gränsområdet mellan de tre länen där frågor om områdets livsvillkor och funktioner besvaras och att skapa en plattform för fortsatt samverkan mellan de tre regionerna. Den fortsatta samverkan ska bidra till en väl fungerande vardag i den gemensamma gränsbygden.

Projektet ska leda till ny kunskap och ökad förståelse för de skiftande förutsättningar och behov som finns i glest befolkade geografier i gränsområdet, samt belysa funktionella samband men också avsaknaden av funktionalitet. Funktionella samband uppstår när människor reser mellan olika platser för att få tillgång till olika funktioner så som arbete, studier, offentlig eller privat service.

Sammanfattande beskrivning till Projektbanken

I olika befintliga underlag framtagna av Region Jönköpings län, Region Kalmar län och Region Östergötland går det att utläsa att länens gränsbygder har särskilda utmaningar. Ingen av regionerna har fördjupat sig i de här särskilda utmaningarna eller hur de kan bemötas. Genom att använda gränsområdet mellan de tre länen som ett case vill regionerna få en fördjupad och samlad bild för att ringa in förutsättningar så att regionerna kan bidra till att möta utmaningarna och planera för framtida insatser.

Syftet med projektet är att utveckla en metod för att sammanställa och fördjupa kunskapen kring de glesa geografiernas skiftande förutsättningar och behov . Metoden ska även vara applicerbar på glesa geografier på andra platser. I projektet ska de tre regionerna också ta fram ett gemensamt kunskapsunderlag om de tre länens gemensamma gränsbygd och skapa en plattform för fortsatt samverkan. Den fortsatta samverkan ska bidra till en välfungerande vardag i den gemensamma gränsbygden.

Vilken/vilka är projektets målgrupp(er)?

Den primära målgruppen för projektet är tjänstepersoner och politiker i de ingående regionerna. Det är de personer som kommer att ha mest nytta av både kunskapen som projektet förväntas mynna ut i och den metod som tas fram i projektet.

Som sekundär målgrupp räknas tjänstepersoner och politiker i kommuner och myndigheter, samt andra engagerade medborgare inom den berörda geografin. Dessa kommer också ha nytta av kunskapen som projektet förväntas utmynna i. Även de som bor och verkar i det aktuella gränsområdet utgör en sekundär målgrupp.

Tjänstepersoner och politiker på andra regioner är också en sekundär målgrupp. Dessa kommer att ha nytta av den metod som tas fram i projektet och till viss del även av erfarenheter från den här typen av mellanregional samverkan.

Vad förväntar ni er att projektets planerade aktiviteter ska leda till för målgruppen på kort sikt?

På kort sikt förväntas projektets planerade aktiviteter leda till:
- Ökad kunskap om förutsättningarna i gränsområdet hos både den primära och sekundära målgruppen.
- En framtagen metodbeskrivning om hur det är möjligt att sammanställa och fördjupa kunskapen kring glesa geografiers skiftande förutsättningar och behov som kommer att vara användbar för både de ingående regionerna och andra regioner och myndigheter.
- Ökad samverkan mellan de tre ingående regionerna, men också mellan andra aktörer i de berörda gränsområdena.

Hur är hållbarhetsaspekter integrerade i projektet?

I projektet kommer det att ingå resor och större konferenser. De tre regionernas respektive regler för resor och kost under konferenser kommer att utgöra grunden för de val som görs under projektet. I praktiken innebär det användandet hållbara transportslag vid resor och att konferenskost kommer att väljas utifrån dess hållbarhets- och hälsofördelar. Självklart tänker vi på klarspråk och digitala tillgänglighetsföreskrifter för att så många som möjligt ska kunna ta till sig av vårt material.

Projektet i sig syftar till att uppnå en hållbar utveckling i ett gränsområde med utmaningar. Genom att bygga upp kunskap om utmaningar och behov kan regionerna på sikt arbeta för åtgärder för att stödja den ekonomiska utvecklingen och förbättra förutsättningarna för människors välbefinnande i dessa områden något som bland annat överensstämmer med mål 5, 9, 10 och 11 i FN:s globala mål.

Här är några exempel på relevanta formuleringar i de Globala målen:
Mål 5: Skapa lagar och handlingsplaner för jämställdhet: 5.C: Anta och stärka välgrundad politik och genomförbar lagstiftning för att främja jämställdhet och öka alla kvinnors och flickors egenmakt på alla nivåer.
Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur: 9.1: Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.
Mål 10: Minskad ojämlikhet: Även om många länder har haft en positiv ekonomisk utveckling med minskad fattigdom under de senaste decennierna, så har klyftorna ökat både inom och mellan länder. Jämlikhet minskar risken för konflikter och främjar alla människors möjlighet att delta i och påverka samhällsutvecklingen.
Mål 11: Hållbara städer och samhällen: 11.A: Främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.

Vilka effekter - hos målgruppen eller i samhället - förväntar ni er att projektet uppnår på lång sikt?

På längre sikt förväntas projektets planerade aktiviteter leda till:
- Långsiktig samverkan mellan de tre ingående regionerna utifrån den plattform för utökad samverkan som skapades i projektet.
- Tjänstepersoner i de tre regionerna så väl som inom andra regioner och myndigheter tar hänsyn till gränsområdenas särdrag och förutsättningar på ett mer systematiskt och genomtänkt sätt.
- Insatser eller åtgärder som kommer att leda till förbättrade förutsättningar för en välfungerande vardag för de som bor och verkar i de berörda gränsområdena.

Hur ska projektet organiseras och styras?

Inom projektet finns en projektgrupp och en styrgrupp, samt en analysgrupp. Förutom dessa funktioner finns möjlighet att ta hjälp av interna resurser inom regionerna för att lösa de hinder som dyker upp på vägen.

Styrgruppen består av ansvariga chefer för regional samhällsplanering i de tre ingående regionerna. Region Kalmar län är sammankallande till styrgruppen.

Projektgruppen består av koordinerande tjänstepersoner från de tre regionerna. Dessa arbetar med regional planering samt landsbygdsutveckling eller motsvarande. Region Östergötland är projektledare för projektet. Region Jönköpings län är projektägare och håller ihop projektadministrationen och kontakten gentemot Tillväxtverket. På Region Jönköpings län finns förutom projektkoordinator även projektekonom och kommunikatör.

Analysgruppen består av statistik- och GIS-kunniga som ska arbeta med att ta fram kunskap inom projektet. Även i analysgruppen finns alla tre regionerna representerade.

Alla interna resurser finns på plats. För vissa aktiviteter finns möjlighet att anlita konsult, läs mer i aktivitetsplanen.

Genom de tre respektive regionernas upphandlingsavdelning finns stöd för inköp och upphandlingar.

Hur ska projektet avgränsas från ordinarie verksamhet?

Projektets aktiviteter är inte del av de respektive regionernas ordinarie verksamhet, och att arbeta fördjupat med gränsområdena är inte något som regionerna tidigare arbetat fokuserat med. Aktiviteterna, kunskapsinhämtningen, metodskapandet och den mellanregionala samverkan finns inte heller med i regionernas budget. Att projektets aktiviteter utförs inom projektet innebär att de resurser som används för projektet särredovisas från den ordinarie verksamhetens kostnader.

Har projektet en koppling till den regionala utvecklingsstrategin?

Ja

Kommentar

Det finns en koppling till de tre regionernas respektive regionala utvecklingsstrategier.

Alla tre regioner håller på att revidera sina respektive regionala utvecklingsstrategier och alla tre har hunnit vara ute på remiss. Därför hänvisas här till remissversionerna av de nya regionala utvecklingsstrategierna istället för de senast antagna.

Övergripande är en återkommande strävan i alla tre regionala utvecklingsstrategier att god tillgänglighet i hela länen till tjänster, goda livsmiljöer och kommunikationsmöjligheter finns för alla. Att undersöka hur detta faktiskt ser ut i gränsområdena är således en central uppgift för att uppnå utvecklingsstrategiernas ambitioner.

Region Jönköpings län
Projektet berör flera av den regionala utvecklingsstrategins strategiska områden och dess mål.

Ett välmående län: Välfärdstjänster är tillgängliga, begripliga och användbara för alla med utgångspunkt i invånarnas behov.
Ett attraktivt län: Attraktiva och hållbara livsmiljöer i både städer och landsbygder.
Ett sammanlänkat län: Ett sammanhållet regionalt arbete inom transportinfrastruktur knyter ihop länet med övriga Sverige och Europa både i vardag och vid samhällskris.
Ett sammanlänkat län: Kollektivtrafiken möjliggör hållbara resor inom länet och över länsgränser vilket ökar möjligheterna att nå en större arbetsmarknad, ta del av samhällsservice samt delta i kultur- och fritidsaktiviteter.

Region Kalmar län
Den övergripande visionen i Kalmar läns Regionala utvecklingsstrategi är Ett klimat att växa i. Det betyder att Kalmar län ska vara en plats där människor, natur, företag, föreningar och organisationer växer. För att uppnå ett klimat att växa i finns tre kraftsamlingsområden: 1.)

Goda och jämlika livsvillkor 2.) Hållbara och attraktiva livsmiljöer samt 3.) Konkurrenskraft och ett innovativt näringsliv. Till varje kraftsamlingsområde finns tre målbilder fastställda. Fördjupad analys av gränsområdet Jönköpings län, Kalmar län och Östergötland har en stark koppling till alla tre kraftsamlingsområden men särskilt till Hållbara och attraktiva livsmiljöer och dess tre målbilder: 1.) Miljö i balans, 2.) Mångfald av livsmiljöer i städer och landsbygder samt 3.) God tillgänglighet som skapar värde för människor och företag. Med en fördjupad analys och kunskap om vår gemensamma gränsbygd skapar vi en bättre förståelse för hur vi ska uppnå en mångfald av attraktiva och hållbara livsmiljöer i en glesare geografi.

Region Östergötlands län
Det övergripande målet i Region Östergötlands Utvecklingsstrategi är Goda livsvillkor i Östergötland. Det innebär att alla som bor och verkar i Östergötland ska ha möjlighet att leva ett gott liv. Goda livsvillkor förutsätter en hållbar tillväxt och utveckling i hela Östergötland. Utvecklingsstrategin har ett geografiskt helhetsperspektiv vilket innebär att synliggöra olika platsers olika förutsättningar, hur olika platser relaterar till varandra, deras olika funktioner och hur funktionaliteten kan förbättras och utvecklas över tid.

Utvecklingsstrategin innehåller både mål, ett geografiskt helhetsperspektiv samt prioriterade områden som ska bidra till att nå det övergripande målet Goda livsvillkor i Östergötland. Projektet Fördjupad analys av gränsområdet Jönköpings län, Kalmar län och Östergötland har stark koppling till målen, omfattas av det geografiska helhetsperspektivet samt berörs av flera av de prioriterade områdena.

Hur är hållbarhetsaspekter integrerade i projektet?

I projektet kommer det att ingå resor och större konferenser. De tre regionernas respektive regler för resor och kost under konferenser kommer att utgöra grunden för de val som görs under projektet. I praktiken innebär det användandet hållbara transportslag vid resor och att konferenskost kommer att väljas utifrån dess hållbarhets- och hälsofördelar. Självklart tänker vi på klarspråk och digitala tillgänglighetsföreskrifter för att så många som möjligt ska kunna ta till sig av vårt material.

Projektet i sig syftar till att uppnå en hållbar utveckling i ett gränsområde med utmaningar. Genom att bygga upp kunskap om utmaningar och behov kan regionerna på sikt arbeta för åtgärder för att stödja den ekonomiska utvecklingen och förbättra förutsättningarna för människors välbefinnande i dessa områden något som bland annat överensstämmer med mål 5, 9, 10 och 11 i FN:s globala mål.

Här är några exempel på relevanta formuleringar i de Globala målen:
Mål 5: Skapa lagar och handlingsplaner för jämställdhet: 5.C: Anta och stärka välgrundad politik och genomförbar lagstiftning för att främja jämställdhet och öka alla kvinnors och flickors egenmakt på alla nivåer.
Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur: 9.1: Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.
Mål 10: Minskad ojämlikhet: Även om många länder har haft en positiv ekonomisk utveckling med minskad fattigdom under de senaste decennierna, så har klyftorna ökat både inom och mellan länder. Jämlikhet minskar risken för konflikter och främjar alla människors möjlighet att delta i och påverka samhällsutvecklingen.
Mål 11: Hållbara städer och samhällen: 11.A: Främja positiva ekonomiska, sociala och miljömässiga kopplingar mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden genom att stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda länder

Sverige

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda län

Jönköping, Kalmar, Östergötland

Vilken/vilka kommuner eller län ska projektet omfatta? Valda kommuner

Aneby, Boxholm, Åtvidaberg, Västervik, Valdemarsvik, Tranås, Kinda, Vetlanda, Ödeshög, Hultsfred, Ydre, Eksjö, Vimmerby, Jönköping, Högsby

1.6 Tid och aktivitetsplan

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
Projektledning och samordning	Övergripande projektledning och samordning för projektet. Region Jönköpings län som projektägare håller ihop projektadministrationen mot Tillväxtverket. Region Östergötland är projektledare för projektet och säkerställer därigenom framdrift i projektet. Alla regioner har deltagare som deltar vid arbetsmöten och styrgruppsmöten. Inom arbetspaketet ingår även planering och genomförande av ett halvtidsseminarium och ett slutseminarium. Som en del av alla aktiviteter i projektet finns även kommunikation. Kommunikationen är viktig bland annat för att säkerställa att analyserna paketeras på ett användbart sätt, att möten och seminarier blir relevanta och att projektets resultat kan spridas vidare. Arbetspaketet bidrar framförallt till mål 11A bland de globala målen genom att den regionala utvecklingsplaneringen i länet förväntas stärkas.	2025-09-15 - 2027-09-30	1 570 934
Projektadministration (ledning och samordning)	Övergripande projektledning och samordning för projektet. Region Jönköpings län som projektägare håller ihop projektadministrationen mot Tillväxtverket. Region Östergötland är projektledare för projektet och säkerställer framdrift. Alla projektparter medverkar utifrån sina roller kopplat exempelvis till rapportering m.m.	2025-09-15 - 2027-09-30	232 041

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Under projektet sker löpande övergripande projektledning och samordning samt koordinering och ansvar för lägesrapportering och uppföljning. Vid slutet av projektet sker uppföljning och slutrapportering samt hantering och lagring av dokument. Som en del av alla aktiviteter i projektet finns även kommunikation. Kommunikationen är viktig bland annat för att säkerställa att analyserna paketeras på ett användbart sätt, att möten och seminarier blir relevanta och att projektets resultat kan spridas vidare.		
Arbetsmöten	Under hela projektet ska projektgruppen träffas med jämna mellanrum. Digitala möten hålls varannan vecka och fysiska möten varannan månad. Syftet med mötena är att säkerställa framdrift i projektet och att stämma av viktiga frågor. De tre regionernas respektive regler för resor kommer att utgöra grunden för de val som görs under projektet. I praktiken innebär det användandet av hållbara transportslag vid resor	2025-09-15 - 2027-09-30	609 352
Styrgruppsavstämning	Projektgruppen stämmer av den geografiska avgränsningen och den tematiska avgränsningen för den övergripande analysen och kunskapsinhämtningen med styrgruppen. Efter avstämningen ska arbetsgruppen fortsätta arbeta med den övergripande analysen och planeringen av halvtidsseminariet.	2025-09-15 - 2027-09-30	242 481
Halvtidsseminarium	Presentation, reflektion och fysisk träff med relevanta aktörer som till exempel kommuner, regionala myndigheter och lokala föreningar inom den avgränsade geografin. Syftet är dels att redovisa den övergripande analysen, dels att få input inför fortsättningen i projektet. De tre regionernas respektive regler för resor och kost under konferenser kommer att utgöra grunden för de val som görs under projektet. I praktiken innebär det användandet hållbara	2025-09-15 - 2027-09-30	178 020

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	transportslag vid resor och att konferenskost kommer att väljas utifrån dess hållbarhets- och hälsofördelar.		
Utvärdering av halvtidsseminariet	Projektgruppen och styrgruppen utvärderar tillsammans halvtidsseminariet och bestämmer fortsatt inriktning på projektet, se aktiviteten Fördjupande analys.	2025-09-15 - 2027-09-30	116 020
Slutseminarium	Ett fysiskt slutseminarium genomförs där projektets slutsatser presenteras. I samband med slutseminariet presenteras rapporten och metodbeskrivningen som tagits fram under aktiviteten Sammanställning och metodbeskrivning. De tre regionernas respektive regler för resor och kost under konferenser kommer att utgöra grunden för de val som görs under projektet. I praktiken innebär det användandet hållbara transportslag vid resor och att konferenskost kommer att väljas utifrån dess hållbarhets- och hälsofördelar.	2025-09-15 - 2027-09-30	193 020
Analys	I det här arbetspaketet ingår analys- och kunskapsinhämtning inom projektet. Inledningsvis genomförs en övergripande analys och kunskapsinhämtning som syftar till att få en övergripande förståelse för de allmänna livsvillkoren och om vilka funktioner som är viktiga inom det berörda området. Den analysen presenteras sen på halvtidsseminariet. Utifrån den input som framkommer under halvtidsseminariet genomförs sedan en eller flera fördjupade analyser. Arbetspaketet bidrar framförallt till mål 11A bland de globala målen genom att den regionala utvecklingsplaneringen i länet förväntas stärkas.	2025-09-15 - 2027-09-30	1 280 102
Övergripande analys och kunskapsinhämtning	Tidigt i projektet ska en övergripande analys och kunskapsinhämtning genomföras för att få en förståelse för de allmänna livsvillkoren och om vilka funktioner som är viktiga. Arbetet kommer att bedrivas av projektgruppen och analysgruppen.	2025-09-15 - 2027-09-30	464 082

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Vid behov kan konsult komma att ta fram vissa underlag. Det som ska göras är bland annat: - Avgränsning av den aktuella geografin och vad analysen ska innehålla. - Kunskapsinhämtning - både statistik för analys och sammanställning av befintliga underlag. - Platsbesök och träffar med lokala företrädare, till exempel tjänstepersoner på kommunerna. - Analyser utifrån den statistik som inhämtats. - Kartframställningar och övrig redovisning av den kunskap som inhämtats och de analyser som genomförts.		
Fördjupande analys	Efter halvtidsseminariet ska en fördjupande analys genomföras utifrån den input som framkom under halvtidsseminariet. Analysen kan vara antingen kvantitativ eller kvalitativ. Analysen genomförs till största delen av konsult, men vissa delar kan utföras internt.	2025-09-15 - 2027-09-30	816 020
Avslutsarbete	Det här arbetspaketet består av sammanställning och avslut av projektet. Inom arbetspaketet ingår en sammanställning av den kunskap som kommit fram under projektets gång - både i den övergripande och i den fördjupade analysen. Arbetspaketet innehåller också ett arbete för att säkerställa en fortsättning. Förutom att utvärdera och avsluta projektet ingår här även en blick framåt och säkerställande av att det finns en plattform för fortsatt samverkan mellan regionerna. Det ingår även att regionerna tilllsammans och var för sig utvärderar och tar fram åtgärder eller insatser som antingen genomförs i plattformen för fortsatt samverkan eller i respektive regions verksamhetsplanering. Till sist ingår även spridning av projektets slutsatser och metodbeskrivningen i relevanta kanaler.	2026-10-01 - 2027-09-30	348 061

Aktivitet	Beskrivning	Startdatum - Slutdatum	Kostnad
	Arbetspaketet bidrar framförallt till mål 11A bland de globala målen genom att den regionala utvecklingsplaneringen i länet förväntas stärkas.		
Sammanställning och metodbeskrivning	Projektgruppen sammanställer resultatet och slutsatser från projektet och stämmer av detta med styrgruppen. Resultatet sammanställs i en rapport med tillhörande kartor. Utifrån de metoderna som använts för i både den övergripande och den fördjupade analysen tas en metodbeskrivning fram. Metodbeskrivningen kommer att beskriva de metoder som anses vara relevanta för att analysera glesa gränsområden och därför kommer ett urval av de metoder som använts att finnas med i metodbeskrivningen.	2026-10-01 - 2027-09-30	232 041
Avslut av projektet	Projektgruppen och styrgruppen utvärderar gemensamt projektet och blickar framåt. I samband med projektavslut säkerställs det att en plattform för fortsatt samverkan mellan de tre regionerna finns på plats. Eventuella åtgärder eller insatser som ska genomföras gemensamt eller enskilt och som mynnar från projektets resultat genomförs efter projektet antingen genom den gemensamma samverkansplattformen eller i respektive regions verksamhetsplanering. Rapporten med projektets slutsatser och metodbeskrivningen kommer spridas vid slutseminariet (som en egen aktivitet) och genom kommunikation i relevanta kanaler och nätverk som de tre medverkande regionerna befinner sig i, samt om tillfälle ges i nationella kanaler.	2026-10-01 - 2027-09-30	116 020

1.7 Budget

Kostnader

Kostnadsslag	2025	2026	2027							Totalt
Personal: Lönekostnader Jönköping	87 365	308 524	238 335							**634 224**
Personal: Lönekostnader Kalmar	43 050	152 028	117 442							**312 520**
Personal: Lönekostnader Östergötland	60 375	213 210	164 705							**438 290**
Externa tjänster: Externa tjänster	1 711	841 845	5 134							**848 690**
Resor och logi: Resor och logi	4 286	14 694	11 020							**30 000**
Schablonkostnader: OH-kostnader Jönköping (15%)	19 264	66 641	51 480							**137 385**
Schablonkostnader: OH-kostnader Kalmar (15%)	9 500	33 547	25 915							**68 962**
Schablonkostnader: OH-kostnader Östergötland (15%)	13 267	46 853	36 194							**96 314**
Schablonkostnader: Lönebikostnader Östergötland (46,5%)	28 074	99 143	76 588							**203 805**
Schablonkostnader: Lönebikostnader Kalmar (47,11 %)	20 281	71 620	55 327							**147 228**
Schablonkostnader: Lönebikostnader Jönköping (47 % 2025, 44 % fr.o.m. 2026)	41 062	135 751	104 867							**281 680**
Summa kostnader	**328 235**	**1 983 856**	**887 007**							**3 199 098**
Projektintäkter										
Summa faktiska kostnader	**328 235**	**1 983 856**	**887 007**							**3 199 098**
Bidrag annat än pengar										
Summa bidrag i annat än pengar										**0**
Summa totala kostnader	**328 235**	**1 983 856**	**887 007**							**3 199 098**

Finansiering

Finansiär	2025	2026	2027							Totalt
Offentligt bidrag annat än pengar										
Total offentligt bidrag annat än pengar										**0**
Offentlig kontantfinansiering										
Tillväxtverket: Nationella medel	164 118	991 928	443 503							**1 599 549**
Region Kalmar län: 1.1-medel	22 024	223 314	58 594							**303 932**
Östergötlands län: Medfinansiering i tid (personalkostnader)	101 717	359 206	277 486							**738 409**

Finansiär	2025	2026	2027							Totalt
Total offentlig kontantfinansiering	**287 859**	**1 574 448**	**779 583**							**2 641 890**
Total offentlig finansiering	**287 859**	**1 574 448**	**779 583**							**2 641 890**
Privata bidrag annat än pengar										
Total privat bidrag annat än pengar										**0**
Privat kontantfinansiering										
Total privat kontantfinansiering										**0**
Total privat finansiering										**0**
Summa medfinansiering	**287 859**	**1 574 448**	**779 583**							**2 641 890**

Stödfinansiering

Finansiering	2025	2026	2027							Totalt
Stödfinansiering	40 376	409 408	107 424							**557 208**

Sammanställning

Stödandel av faktiska kostnader	17,42%
Stödandel av totala kostnader	17,42%
Stödandel av stödgrundande finansiering	17,42%
Stödandel av total finansiering	17,42%
Andel annan offentlig finansiering	82,58%
Andel offentlig finansiering	100,00 %
Andel privat finansiering	0,00%

1.8 Förskott

Sökt förskottsbelopp: 0,00
Motivering:

1.9 Mina kontakter

Namn:	Andreas Grennborg
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	0722317945
E-postadress:	andreas.grennborg@rjl.se
Roll:	Projektledare
Namn:	Camilla Axelsson
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	
E-postadress:	camilla.axelsson@rjl.se
Roll:	Kontaktperson
Namn:	Carlos Petersson
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	
E-postadress:	carlos.pettersson@rjl.se
Roll:	Kontaktperson
Namn:	Johanna Hedblom Öcal
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	
E-postadress:	johanna.hedblom.ocal@rjl.se
Roll:	Ekonomi
Namn:	Lina Gerdin
Telefonnummer:	
Mobiltelefonnummer:	
E-postadress:	lina.gerdin@rjl.se
Roll:	Kontaktperson

1.10 Dokument

Filnamn:	Originalansökan
Beskrivning:	Inkommen originalansökan - Maskinläsbart format
Uppladdningsdatum:	2025-09-09
Filnamn:	Signeringsinformation
Beskrivning:	Ansökan
Uppladdningsdatum:	2025-09-09

§ 127

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026-2037

Beslut
Presidiet föreslår Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö att

- digitalt genomföra ett extra sammanträde för Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö den 19 december klockan 13.00.

Emil Hesse, sakkunnig infrastruktur, kommer den 14 oktober informera nämnden om trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2026-2037.

Sammanfattning
Region Jönköpings yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 ska inkomma till landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 30 december 2025.

Region Jönköpings läns förslag till regional transportplan ska inkomma till landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 20 januari 2026.

För att möjliggöra en hantering av de båda ärendena i nämnden men även förankra Region Jönköpings läns synpunkter i den politiska referensgruppen som sammanträder den 12 december, föreslår presidiet att ett extra nämndsammanträde genomförs. Presidiet föreslår ett digitalt nämndsammanträde den 19 december klockan 13.00. Presidiet sammanträder samma dag klockan 08.00 och även detta sammanträde genomförs digitalt.

Beslutet skickas till
Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö
