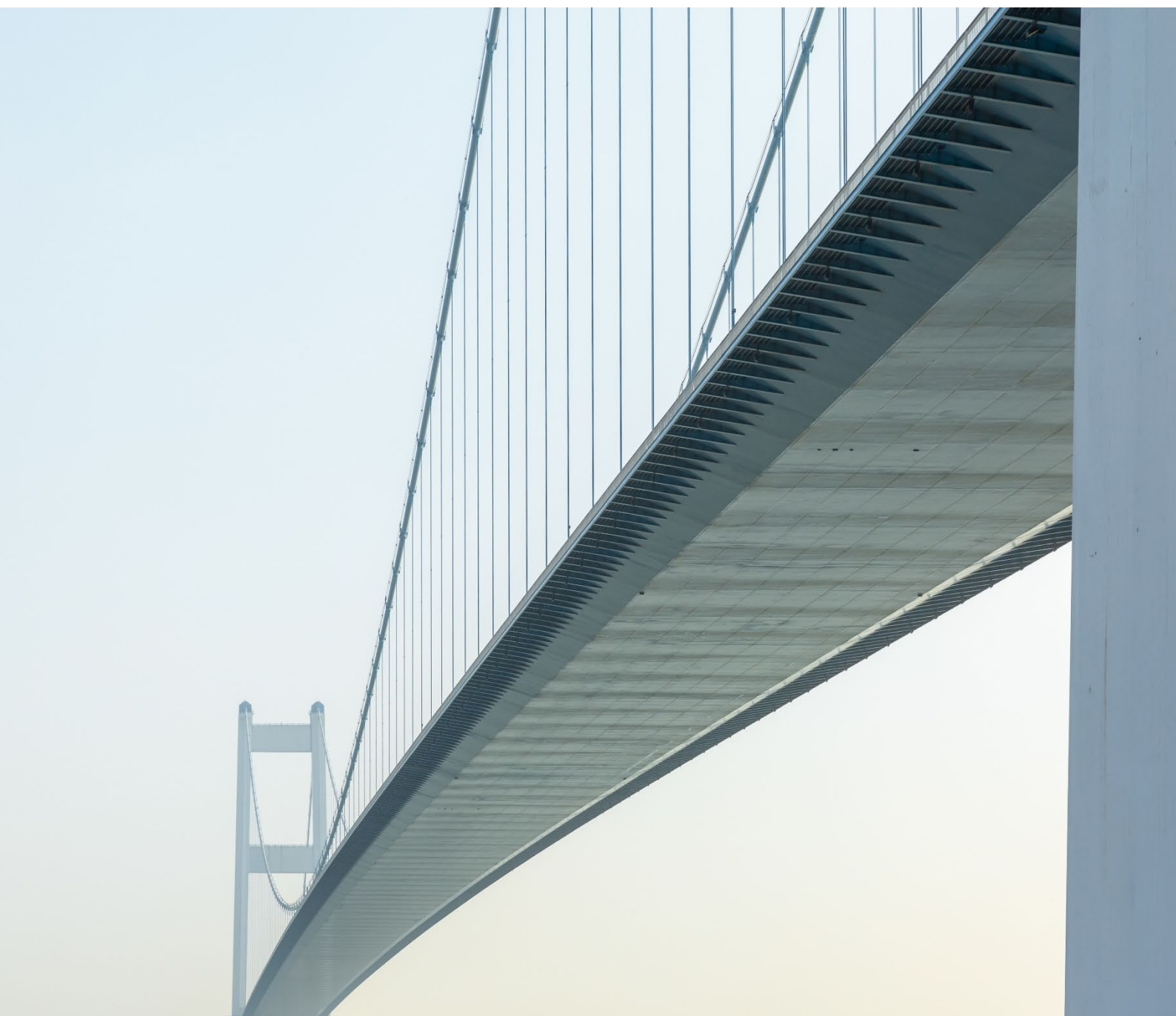




KONSEKVENSER AV OMRÖVNING AV INFRASTRUKTUROBJEKT

- FÖR REGIONAL OCH KOMMUNAL PLANERING





Uppdragsinformation

Uppdragsnamn	Konsekvenser av omprövning av infrastrukturinvesteringar
Författare	Josefin Carlsson, Sara Hedman, Joakim Riihimäki
Expertgrupp WSP	Charlotta Fredriksson, Matts Andersson, Tore Englén, Tony Andersson, Anders Markstedt
Datum	2025-01-08
Granskad av	Matts Andersson, Anders Markstedt

Kund

Trafikanalys

Konsult

WSP

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

wsp.com

Kontaktpersoner

WSP: Josefin Carlsson josefin.carlsson@wsp.com

Trafikanalys: Saman Rashid saman.rashid@trafa.se

Innehåll

SAMMANFATTNING	4
1. INLEDNING	5
1.1. BAKGRUND	5
1.2. WSP:S UPPDRAG	5
1.3. GENOMFÖRANDE	5
2. UTVECKLAD BAKGRUND TILL UPPDRAGET	7
2.1. INNEBÖRD AV KOSTNADSKONTROLL	7
2.2. ORSAKER TILL KOSTNADSÖKNINGAR	7
2.3. OMPRÖVNING AV INFRASTRUKTUROBJEKT I NATIONELL PLAN	8
2.4. AKTÖRERS SYN PÅ OMPRÖVNING AV INFRASTRUKTUROBJEKT I NATIONELL PLAN	9
3. FALLSTUDIE 1 - SYDOSTLÄNKEN	11
3.1. BAKGRUND OCH HISTORIK	11
3.2. KONSEKVENSER AV OMPRÖVNINGEN	14
3.3. SAMMANFATTNING	21
4. FALLSTUDIE 2 – E4/E20 SÖDERTÄLJEBRON, KAPACITETSFÖRSTÄRKNING TILL FÖLJD AV E4 FÖRBIFART STOCKHOLM	22
4.1. BAKGRUND OCH HISTORIK	22
4.2. KONSEKVENSER AV OMPRÖVNINGEN	24
4.3. SAMMANFATTNING	28
5. FALLSTUDIE 3 – E14 LOCKNE-OPTAND/FÖRBI BRUNFLO	30
5.1. BAKGRUND OCH HISTORIK	30
5.2. KONSEKVENSER AV OMPRÖVNINGEN	32
5.3. SAMMANFATTNING	36
6. GENERALISERBARA KONSEKVENSER OCH SLUTSATSER	37
7. KÄLLOR	42
RESPONDENTER	42
LITTERATURFÖRTECKNING	43

SAMMANFATTNING

Detta uppdrag har syftat till att genomföra en studie av hur regional och kommunal planering, och i förekommande fall näringslivets planering, påverkas av omprövning av transportinfrastrukturinvesteringar. Uppdraget har genomförts av WSP på uppdrag från Trafikanalys.

De tre fallstudierna som genomförts inom uppdraget visar samtliga att omprövningsbesluten inte har resulterat i signifikanta direkta investeringskostnader för varken kommuner, regioner eller näringslivsaktörer. Många aktörer pekar däremot på att de i varierande mån lägger ner tid och personalresurser på planerings- och påverkansarbete i relation till investeringsobjekten. Det är inte säkert att allt detta arbete kan räknas som att det "går till spillo" med anledning av omprövningar, eftersom vissa delar kan fortsätta vara relevanta om objektet blir av, och kanske även oavsett.

Kommunernas återhållsamhet med investeringar och tendens att inte "överplanera" sina projekt i relation till objekten kan tyda på en medvetenhet eller vana att hantera osäkerheter inom infrastrukturplanering. Detta visar på ett ansvarsfullt förhållningssätt där onödiga risker undviks. Även om omprövningar har begränsade direkta negativa effekter för kommuner och regioner så finns det potentiella samordningsvinster om dessa aktörer planerar effektivt tillsammans med Trafikverket.

Intervjuer som genomförts inom fallstudierna visar att omprövning leder till planeringsosäkerhet för kommunala och regionala aktörer. Detta kan skapa en "död hand" på kommunal och regional planering som innebär att det blir svårt att planera lokala projekt innan det står klart om infrastrukturinvesteringen blir av eller inte. Det framkommer att sådan planeringsosäkerhet kan påverka både markanvändning och utveckling i bredare bemärkelse, inklusive kommuners och regioners attraktivitetskraft gentemot näringslivet. Långa perioder av osäkerhet kan exempelvis försvåra utbyggnad av bostäder och verksamhetsmark och kan leda till att mindre effektiva lösningar genomförs. Det kan också göra att framtida nyttor förskjuts eller uteblir.

För att skapa så goda förutsättningar som möjligt för kommuner och regioner att anpassa sin planering efter omprövningsbeslut krävs hög transparens och tydlig information från regeringen och Trafikverket. Flera aktörer upplever bristande motiveringar till varför objekt omprövas, försenas eller tas bort. Tydligare kommunikativa rutiner och bättre konsekvensanalyser efterfrågas för att aktörer ska kunna planera bättre och hantera externa avtal och kontrakt, alternativa åtgärder och fortsatt planering. Det har framkommit att det är särskilt viktigt för många kommuner att ha information om kommunens framtida förutsättningar gällande transportinfrastrukturen i deras kontakt med näringslivet för att kunna attrahera nya etableringar till området och erbjuda befintliga verksamheter möjligheter att expandera.

Erfarenheterna från omprövningsbesluten varierar mellan kommuner – vissa har god dialog med Trafikverket, medan andra saknar insyn och känner sig mer låsta i sin situation. Omprövningsbeslut tolkas ofta som förseningar snarare än nedläggningar, eftersom problemen som objekten skulle lösa kvarstår och många har stora förhoppningar om de utvecklingsmöjligheter som objekten kan skapa. Omprövning kan förbättra kostnadskontroll, men det kräver en transparent process och välmotiverade beslut från regeringen och Trafikverket samt en bra dialog mellan alla berörda parter för att minimera negativa konsekvenser för regional och kommunal planering. För att minska osäkerheten behöver Trafikverket utveckla bättre rutiner för omprövningar i dialog med berörda aktörer och säkerställa hög transparens. Regeringen bör också bli tydligare i att kommunicera beslutens motiv och innebörd.

1. INLEDNING

1.1. BAKGRUND

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att granska Trafikverkets kostnadskontroll inom arbetet med Nationell plan för transportinfrastrukturen. Uppdraget, som pågår till 30 april 2028, syftar till att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt. En delrapport från april 2024 visar att kostnadsökningarna i investeringsverksamheten är stora och systematiska, särskilt i tidiga skeden. Riksrevisionen och Trafikverket har konstaterat att regeringen sällan stoppar objekt trots kostnadsökningar, vilket snedvrider urval och skapar incitament att underskatta kostnader tidigt i processen.¹

En aktuell fråga i Trafikanalys regeringsuppdrag är hur infrastrukturobjekt hanteras i samband med kostnadsökningar. Regeringen har framhållit att investeringsobjekt med stora kostnadsökningar kan komma att omprövas. Om objekt omprövas i sena skeden kan det samtidigt få konsekvenser för aktörer på regional och lokal nivå, eftersom omprövningar av investeringsobjekt kan påverka deras planering. Exempel på sådana konsekvenser innefattar sunk costs, nedlagd planeringstid och arbetstid för arbete med bebyggelseplaner. I förlängningen kan detta även påverka möjligheterna för en effektiv samplanering mellan olika aktörer inom infrastrukturplaneringen samt mellan infrastruktur och bebyggelse.

1.2. WSP:S UPPDRAG

Trafikanalys har gett WSP i uppdrag att genomföra en studie av hur regional och kommunal planering, och i förekommande fall näringslivets planering, påverkas av omprövning av infrastrukturinvesteringar. Studiens övergripande syfte är att öka förståelsen för de samlade konsekvenserna av sådana omprövningar.

Rapporten fokuserar på att beskriva och analysera hur och i vilken utsträckning regeringens omprövning av ett antal utpekade investeringsobjekt inom den nationella infrastrukturplanen påverkar, eller har påverkat, dels den regionala och kommunala transportplaneringen och fysiska planeringen, dels näringslivets planering där det är aktuellt. Uppdraget bygger på tre fallstudier där planeringen varit långt gången, men som av någon anledning stoppats av regeringen. Det vill säga att finansieringen av objektet i sin helhet eller delvis blivit indragen. Utifrån iakttagelser från fallstudierna görs också en analys av de mer generaliserbara konsekvenserna av omprövning som kan appliceras på en större bredd av objekt.

1.3. GENOMFÖRANDE

Uppdraget inleddes med ett uppstartsmöte mellan WSP och Trafikanalys. Där diskuterades uppdragets upplägg och syfte. Trafikanalys presenterade fem objekt som skulle kunna vara lämpliga för fallstudierna. Utav dessa fem ombads WSP att välja ut tre objekt. WSP genomförde research och analys på de fem objekten och landade i de tre objekt som presenteras i denna rapport. Objekten valdes ut ifrån parametrarna genomförbarhet, relevans och effekter.

Därefter gjordes en genomgång av tidigare rapporter på ämnet och djupare research av objekten för fallstudierna. Sedan genomfördes ett expertsamtal med initierade personer från WSP och Trafikanalys som har lång erfarenhet och olika infallsvinklar kring transportplanering, kommunal och regional planering samt näringslivsfrågor. På expertsamtalet diskuterades frågor om vad som utgör relevanta konsekvenser i detta sammanhang, eventuella "kategoriseringar" av dessa och vad omprövning kan innebära för berörda aktörer.

Det huvudsakliga momentet i denna utredning består av de tre fallstudierna. Arbetet inleddes med att studera relevant underlag kopplat till respektive fall, som exempelvis samhällsekonomiska beslutsunderlag, kommunala/regionala styrdokument (ex. översiktsplaner, länstransportplaner) och mediabevakning (ex.

¹ (Riksrevisionen, 2021), (Trafikverket, 2024)

lokala tidningar, pressmeddelanden). Den centrala metoden för genomförandet av fallstudierna var intervjuer med berörda aktörer (kommuner, regioner och näringslivsaktörer). Intervjuerna utgick från en intervjuguide med frågeteman men med flexibilitet för att justera och lägga till frågor under intervjuens gång, dvs. ett semi-strukturerat format. Intervjuer genomfördes i två steg. Först gjordes mer övergripande sonderande intervjuer med insatta personer på Trafikverket för att få en bra översikt och förstå historiken för objekten. Därefter genomfördes intervjuer med personer på kommunal och regional nivå för att få fördjupade insikter om konsekvenser av omprövning. Därefter sammanställdes fallbeskrivningar, som bygger på dokumentation och intervjuresultat för de tre studerade fallen.

Fallstudierna i denna rapport varierar i omfattning vilket beror på flera faktorer, såsom hur aktuella och intressanta de är för de berörda aktörerna samt vilket geografiskt område de täcker. För Sydostlänken, som är den största fallstudien, innebär dessa faktorer att objektet har hög aktualitet (det är fortfarande relevant), stort intresse från berörda aktörer (frågan diskuteras fortfarande) och täcker ett större geografiskt område (flera kommuner och regioner). Med anledning av detta genomfördes fler intervjuer för Sydostlänken än för de andra två fallstudierna. Totalt genomfördes 5 intervjuer med 13 respondenter för Sydostlänken. För fallstudien Södertäljebro E4/E20 genomfördes 4 intervjuer med 5 respondenter och för fallstudien E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo genomfördes 3 intervjuer med 3 respondenter.

Ytterligare ett expertsamtal med WSP:s expertgrupp genomfördes efter datainsamlingen, där ambitionen var att konkretisera olika typer av konsekvenser och diskutera generaliserbara slutsatser utifrån lärdomarna från fallstudierna. Därefter sammanställdes också analysavsnittet.

Med tanke på uppdragets tidsram och omfattning ger resultaten som presenteras i denna rapport inte en heltäckande bild av samtliga konsekvenser som har eller kommer att kunna uppstå för samtliga aktörer och intressenter för de olika objekten.

1.3.1. Kategorisering av konsekvenser

Genom samlad analys av datainsamlingen i uppdraget, ihop med diskussioner med WSP:s interna experter, har tre huvudsakliga kategorier av konsekvenser av omprövningar kunnat identifieras. Under dessa tre kategorier återfinns mer specificerade konsekvenser. Dessa sammanställs i Tabell 1 nedan. Identifieringen av konsekvenser har utgått från en induktiv ansats. Det vill säga att slutsatser kring olika typer av konsekvenser har baserats på insamlade empiriska data och observationer av mönster.

Tabell 1: Kategorisering av konsekvenser med anledning av omprövningar av infrastrukturobjekt.

1. Direkta effekter	2. Följeffekter	3. Upplevda effekter
Kostnader för planering i anslutning till objektet	Kostnader för påverkansarbete i anslutning till omprövningen	Upplevelser av uteblivna nyttor (förlustaversion)
Kostnader för investeringar i anslutning till objektet	Planeringsosäkerhet, ex. för transporter, bostäder, stadsutveckling, verksamhetsmark	Upplevelser av påverkan på tillit och förtroende mellan planeringsnivåer

2. UTVECKLAD BAKGRUND TILL UPPDRAGET

Det övergripande syftet med detta uppdrag är att öka förståelsen för samlade konsekvenser för regional och kommunal planering, och i förekommande fall näringslivets planering, med anledning av regeringens omprövning av infrastrukturinvesteringar. I detta kapitel presenteras några viktiga utgångspunkter för uppdragets genomförande, en utvecklad bakgrund.

Inledningsvis omnämns kortfattat en *innebörd av kostnadskontroll*, som tolkats inom ramen för Trafikanalys regeringsuppdrag. Vidare ges en översikt av *orsaker till kostnadsökningar*, följt av bakgrund kopplat till *omprövning av infrastrukturobjekt i nationell plan*.

2.1. INNEBÖRD AV KOSTNADSKONTROLL

Trafikanalys regeringsuppdrag utgår från begreppet *kostnadskontroll*. Samtidigt konstaterar myndigheten i en delredovisning av regeringsuppdraget att begreppet saknar en tydlig definition, vilket skapar tolkningsutrymme kring vad god kostnadskontroll faktiskt innebär. I rapporten beskrivs att Trafikanalys uppfattar att kostnadskontroll handlar om två övergripande delar²:

1. För det första innebär kostnadskontroll en strävan efter ett effektivt användande av statliga medel till transportsystemet – att resurserna används till åtgärder som ger största möjliga nytta för pengarna.
2. För det andra innebär strävan efter att effektivisera planeringen och genomförandet av både investeringar och underhåll att hanteringen av åtgärderna i planen behöver ske på ett kostnadseffektivt sätt och med kontroll över kostnadsutvecklingen.

Trafikanalys beskrivning av *god* kostnadskontroll innebär att i en organisation bör beslutfattandet kring frågor som har en väsentlig påverkan på verksamheten ske med en medvetenhet kring relevanta avvägningar som rör olika hänseenden och möjliga konsekvenser av olika beslutsalternativ.

2.2. ORSAKER TILL KOSTNADSÖKNINGAR

Problemet med kostnadsökningar och bristfällig kostnadskontroll i Nationell plan för transportinfrastrukturen (nationell plan) har uppmärksammats vid ett flertal tillfällen under lång tid, bland annat av Riksrevisionen och Trafikanalys. Även anledningarna till kostnadsökningar har utretts.

Riksrevisionen pekar i en rapport från 2021 på systematiska kostnadsökningar och konstaterar att det saknas transparens kring kostnadsökningar liksom kunskap om orsaker till kostnadsavvikelser. De beskriver att många objekt ökar i kostnad efter att de hamnat i nationell plan utan att planeringen av dessa avbryts.³ I en rapport från 2023 utvecklar Riksrevisionen att stora kostnadsökningar sällan leder till att objekt stoppas trots att planeringssystemet är strukturerat för att möjliggöra det i samband med planrevideringar och regeringens byggstartsbeslut.⁴

Trafikanalys beskriver i en rapport från 2024 att det faktum att investeringsobjekt sällan avbryts eller omprövas när kostnader ökar är ett exempel på hur den politiska styrningen påverkar incitamentsstrukturen.⁵ Om risken för att objekt inte blir av ökar, med mer realistiska och i många fall högre kostnadsbedömningar, så minskar incitamenten att göra rättvisande kostnadsbedömningar i tidiga skeden. Generella orsaker till kostnadsökningarna i infrastrukturplaneringen har av Trafikanalys identifierats som brister inom applicerade kalkylmetoder, frånvaro av kunskapsinhämtning från tidigare objekt, en svårgenomtränglig verksamhet för externa granskare samt en brist på press att hålla tillbaka kostnadsökningar. Andra anledningar som nämns i

² (Trafikanalys, 2024)

³ (Riksrevisionen, 2021)

⁴ (Riksrevisionen, 2023)

⁵ (Trafikanalys, 2024)

sammanhanget är felaktiga kostnadsberäkningar på grund av osäkra data och bristfälligt bedömningsunderlag i tidiga skeden av objekt, underskattning av framtida kostnader, ökade byggkostnader, ändringar i objektomfattning eller design.

2.3. OMRÖVNING AV INFRASTRUKTUROBJEKT I NATIONELL PLAN

Efter Riksrevisionens granskningar har regeringen skärpt tillämpningen av under vilka förutsättningar objekt kan beviljas byggstart. De skriver i infrastrukturpropositionen från 2024 (prop. 2024/25:28) att *”Objekt med stora kostnadsökningar, samhällsekonomisk olönsamhet, eller där andra förutsättningar för genomförande har försämrats väsentligt behöver analyseras särskilt och kan komma att omprövas av regeringen”*.⁶

Regeringen anser också att Trafikverket i förslaget till nationell plan tydligare än tidigare behöver redovisa vilka kriterier för prioritering, utformning och omprövning av objekt som verket har använt.

När systemet med byggstartsrapportering infördes angav regeringen att syftet bland annat var att skapa bättre möjligheter för att successivt ompröva enskilda åtgärders prioritet baserat på ändamål och kvalitet, i takt med att kunskaper om åtgärdernas faktiska förutsättningar och konsekvenser utvecklas och tiden för genomförande närmar sig (prop. 2011/12:118).⁷ Regeringen anser att detta instrument är ett viktigt sätt att följa upp kostnadsutvecklingen i objekt som är upptagna i den nationella planen.⁸

Möjligheten att ompröva ett tidigare beslut när ny information tillkommer är en grundläggande tanke med det svenska planeringssystemet, där det slutliga beslutet om att genomföra en investering fattas först i och med regeringens byggstartsbeslut, efter att nyttor och kostnader har utretts noggrant. Riksdagen har framhållit vikten av att åtgärdsplaneringen bör utgå från en stegvis prövning. Ett mål med införandet av den gällande planeringspropositionen (prop. 2011/12:118) var att förbättra möjligheten till omprövning av åtgärder i takt med att förutsättningarna för dem förändras.⁹

Regeringen har visat tecken på att omprövning av objekt som fördröjas kan komma att bli vanligare. I samband med sitt byggstartsbeslut i januari 2024 (Regeringsbeslut LI2023/02481) begärde regeringen in förnyade beslutsunderlag för tre objekt med anledning av kostnadsökningar.¹⁰ Efter att Trafikverket inkommit med underlag som innebar ett reducerat innehåll i objekten fattade regeringen beslut om förberedelse för byggstartar för två av dessa (Regeringsbeslut LI2024/01304).¹¹

Trafikanalys påpekar vikten av att kunna ompröva objekt vilket bör ske tidigt i planeringsprocessen för att möjliggöra justeringar i utformningen eller uteslutning av objektet från den nationella planen.¹² Regeringen skrev gällande omprövning av objekt inom den nationella planen att bortprioritering av objekt kan innebära en stor påverkan på kommuner, regioner, arbetsmarknaden, företagsutveckling, bostadsbyggande och klimatet.¹³ Det finns alltså mycket som tyder på att omprövning av infrastrukturobjekt som hamnat i nationell plan i något större utsträckning kommer att börja omprövas i framtiden än vad som gjorts tidigare.

I sitt uppdrag till Trafikverket om att ta fram ett planförslag för nationell plan 2022–2033 skrev den dåvarande regeringen att Trafikverket i sitt förslag skulle utgå från att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 skulle fullföljas.¹⁴ Riksrevisionen konstaterade i en granskning från 2023 att denna styrning kraftigt begränsade Trafikverkets möjligheter att utforma ett effektivt planförslag. De konstaterade också att denna styrning går emot intentionen i planeringspropositionen om en successiv prövning av investeringsåtgärder allt eftersom förutsättningarna för genomförandet förändras.

⁶ (Regeringen, 2024)

⁷ (Regeringen, 2012)

⁸ (Regeringen, 2024)

⁹ (Regeringen, 2012)

¹⁰ (Regeringen, 2024)

¹¹ (Regeringen, 2024)

¹² (Trafikanalys, 2024)

¹³ (Trafikanalys, 2024)

¹⁴ (Trafikverket, 2021)

Trots förändringar i beräknade kostnader och nyttor, samt ändrade förutsättningar i övrigt, skulle Trafikverket inte föreslå att några åtgärder skulle tas bort ur planen.¹⁵ Att en sådan "lagt kort ligger-paroll" varit etablerad kan också få inverkan på hur de lokala aktörerna ser på statusen för objekt som väl kommit in i nationell plan och deras inställning till omprövning som fenomen generellt.

2.4. AKTÖRERS SYN PÅ OMRÖVNING AV INFRASTRUKTUROBJEKT I NATIONELL PLAN

Som tidigare konstaterat förväntas omprövning av objekt förbättra kostnadskontrollen, men samtidigt riskerar det att påverka regional och kommunal planering. I förlängningen kan detta påverka möjligheterna för en effektiv samplanering mellan olika aktörer inom infrastrukturplaneringen samt mellan infrastruktur och bebyggelse. Flera aktörer berörde detta ämne i sina remissvar till *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*. Nedan följer en sammanställning av synpunkter som yttrats av regioner, kommuner och länsstyrelser. De remissvar som inkluderas har identifierats genom en enkel sondering av remissvarens relevans till denna studies syfte.

- Region Stockholm skriver att omprövning är positivt när effektmålen inte nås inom den planerade kostnadsramen. De understryker dock vikten av att staten håller de avtal som ingåtts.¹⁶
- Region Uppsala påpekar vikten av en långsiktig nationell plan som regioner, kommuner och näringslivet kan följa för att kunna göra direkta eller indirekta investeringar kopplade till planerade infrastrukturobjekt. De välkomnar dock omprövning av objekt utifrån att dess bedömda samhällsnytta ändras.¹⁷
- Region Jönköpings län betonar att den statliga transportinfrastrukturen måste innebära stabilitet och förutsägbarhet för att uppnå maximal samhällsnytta. De är negativa till omprövningar som kan skada förutsebarheten och planeringsarbetet hos kommuner. Däremot uppskattar regionen att Trafikverket arbetar med reducerande av kostnadsökningarna inom objekten. Regionen framhäver däremot att Trafikverkets modeller inte inkluderar tillgänglighetens betydelse för stadsutveckling eller frågor om regional och kommunal utveckling som objekten kan bidra med.¹⁸
- Region Västmanland skriver att beslut om nästa steg för objekt inom den nationella planen bör tas först när kostnader och nyttor är kända, för att maximera lönsamheten. Eftersom förutsättningar för objekten kan förändras över tid behöver objekt omprövas. Samtidigt är det viktigt att kommunerna har en långsiktig plan att förlita sig på, vilket ställer krav på en tydlig och transparent process där Trafikverket kommunicerar med kommuner och regioner.¹⁹
- Region Blekinge anser att åtgärder som finns med i den nationella planen måste genomföras med minimala förändringar. Om objekt börjar förändras eller plockas bort på grund av felaktiga kostnadsbedömningar kommer detta skada trovärdigheten för den nationella planen. Om objekt omprövas krävs det att dialogen mellan staten och berörda parter förbättras.²⁰
- Sollentuna kommun påpekar vikten av att den svenska staten håller de löften och avtal de ingår. De anser att den nationella planen bör existera för att skapa kontinuitet och tydliga planeringsförutsättningar. För att den nationella planen ska kunna skapa dessa förutsättningar anser

¹⁵ (Riksrevisionen, 2023)

¹⁶ (Region Stockholm, 2024)

¹⁷ (Region Uppsala, 2024)

¹⁸ (Region Jönköpings län, 2024)

¹⁹ (Region Västmanland, 2024)

²⁰ (Region Blekinge, 2024)

de att kriterierna och samhällsnyttorna bör definieras i samarbete med kommuner och regioner. De skriver även att när omprövning sker bör det ske i dialog och med klara ramverk.²¹

- Kristinehamns kommun ser införandet av omprövning som en positiv åtgärd. De skriver att omprövningar inom den nationella planen ger en ökad flexibilitet och förbättrad prioritering. Den nuvarande processen inom den nationella planen gör det svårt för nya och viktiga objekt att bli inkluderade i den nationella planen.²²
- Örebro kommun ser positivt på att uppfyllande av de transportpolitiska målen blir mer styrande i objekten i nationell plan, och är även positiva till möjligheten att ompröva objekt som ännu inte påbörjats. De menar även att när förändringar sker i planeringssystemet bör det göras tillsammans med regioner och kommuner.²³
- Länsstyrelsen i Blekinge skriver att när objekt ska utvärderas för omprövning bör analysen inte ske med ASEK. De anser att ASEK-modellen inte tar i beaktning objektens bidrag till de transportpolitiska målen. När omprövning sker bör inte endast en samhällsekonomisk analys ske, utan även en analys över hur den regionala nyttan påverkas.²⁴
- Kronobergs länsstyrelse är positiva till införandet av omprövningar, eftersom de långa ledtiderna ofta innefattar förändrade förutsättningar och behov. Samtidigt varnar de för en ökad osäkerhet och komplicerad långsiktig planering.²⁵ Kalmars länsstyrelse har samma åsikter kring omprövning och efterfrågar stor transparens och analys av den nationella och regionala nyttan av objekten.²⁶
- Jönköpings länsstyrelse skriver i sin remiss om problematiken med omprövning i den nationella planen då det skadar förutsebarheten och planeringsarbetet hos kommuner.²⁷
- Värmlands länsstyrelse har varit kritiska till att objekt inom den nationella planen tidigare inte varit möjliga att ompröva och skriver att "lagt kort ligger"-principen, vars mål är att skapa stabilitet och förutsägbarhet, har varit ett hinder för omprioriteringar. Värmlands länsstyrelse anser därför att det ska vara möjligt att ompröva objekt för att inte vara bundna vid kostsamma objekt som inte möter aktuella nyttor eller behov.²⁸

Utifrån ovan sammanställning av remissvar kan konstateras att det finns olika synpunkter och ställningstaganden kring omprövning av objekt inom den nationella planen. Vissa aktörer uttrycker mer oro medan andra är mer positivt inställda. Samtidigt tycks det finnas en övergripande enighet och förståelse för behovet av kostnads kontroll. Detta eftersom omprioriteringar kan behöva göras allt eftersom behov och nyttor förändras för att säkerställa effektivt nyttjande av statens medel.

Samtidigt belyser flera aktörer risker för framför allt kommunernas planering, och till viss del regionernas planering, med anledning av omprövningar. Detta eftersom omprövningar kan bidra till ökad osäkerhet och utmaningar för kommunal och regional planering. Det specificeras däremot inte på vilka sätt.

Slutligen efterfrågar flera av aktörerna transparens kring omprövningsbeslut, inklusive dialog mellan planeringsnivåer och analyser utöver traditionella samhällsekonomiska bedömningar. Detta för att bättre förstå på vilka grunder objekten omprövas och vad detta kan innebära för den framtida planeringen.

²¹ (Sollentuna kommun, 2024)

²² (Kristinehamns kommun, 2024)

²³ (Örebro kommun, 2024)

²⁴ (Länsstyrelsen i Blekinge, 2024)

²⁵ (Kronobergs länsstyrelse, 2024)

²⁶ (Länsstyrelsen i Kalmar län, 2024)

²⁷ (Länsstyrelsen i Jönköping, 2024)

²⁸ (Länsstyrelsen i Värmland, 2024)

3. FALLSTUDIE 1 - SYDOSTLÄNKEN

3.1. BAKGRUND OCH HISTORIK

Sydostlänken var nytt objekt i nationell plan 2018–2029. Trafikverket lade in Sydostlänken med en första etapp, till en kostnad på 861 mnkr (i den aktuella planens prisnivå 2017–02), som ett förslag på namngivet objekt vid en utökad ram om 10 procent.²⁹ Regeringen valde sedan att lägga in Sydostlänken i fastställelsen med en första och andra etapp. Den totala kostnaden i planen 2018–2029 var 2 423 mnkr (prisnivå 2017–02). Objektet fanns sedan med i Trafikverkets förslag till nationell plan 2022–2033. Den totala kostnaden i nationell plan 2022 var 5 287 miljoner (i den aktuella planens prisnivå 2021), varav merparten beräknades ligga efter 2033, dvs. efter planperiodens slut. Regeringen tilldelade i fastställelsen till nationell plan 2022 ytterligare 2 000 miljoner utöver det som Trafikverket föreslagit.³⁰



Figur 1:1 Objektskarta Sydostlänken, från hösten 2024. (Trafikverket, Objektsbeskrivning JSY202 Sydostlänken, 2024).

Objektet har ökat i omfattning (och kostnad) över åren allt eftersom Trafikverket identifierat ytterligare behov. Trafikverket konstaterade att objektet hade fått betydande kostnadsökningar i både procent och kronor räknat, på grund av tillkommande åtgärdsbehov i Olofström och Karlshamn och som följd av att utbyggnaden av ERTMS sköts på framtiden genom regeringens fastställelsebeslut i juni 2022. I byggstartsredovisningen i september 2023 hade kostnaden ökat med 548 miljoner kronor från 5 287 miljoner kronor till 5 835 miljoner kronor sedan beslutet om fastställelse av den nationella planen i juni 2022, alltså en kostnadsökning på ca 10 procent.³¹ Statens åtagande för Sydostlänken rör enbart investeringen för godstrafiken. Objektet kommer att medfinansieras av kringliggande kommuner och regioner samt av näringslivsaktörer för att möjliggöra för persontrafik.

Sydostlänken var ett objekt som föreslogs få förberedas för byggstart 2027–2029. I samband med regeringens byggstartsbeslut fick Trafikverket den 18 januari 2024 i uppdrag av regeringen att med beaktande av samhällsekonomiska nyttor identifiera och om möjligt vidta lämpliga kostnadsreducerande åtgärder för objekt Sydostlänken. Regeringen konstaterade i Regeringsbeslut LI2023/02481 att för objektet

²⁹ (Trafikverket, 2017)

³⁰ (Regeringen, 2022)

³¹ (Regeringen, 2024)

Sydostlänken "har kostnaden ökat betydligt sedan regeringen fastställde den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 i juni 2022".

Den 26 april presenterade Trafikverket en rapport med ett reviderat förslag där de föreslog ett antal förändringar för Sydostlänken. Dessa minskade den totala objektskostnaden med 587 miljoner kronor. Samtidigt hade objektets kostnad ökat beroende på att kalkyler som i den förra redovisningen var i ett tidigt skede hade kvalitetssäkrats. Den nya kostnadsbedömningen med beaktande av både kostnadsminskningar och -ökningar var i april 2024 6 421 miljoner kr. Totalt beräknas sam- och medfinansiering uppgå till 900 miljoner kr.³²

3.1.1. Syfte och förslag på åtgärd

I Trafikverkets objektsbeskrivning för Sydostlänken från december 2024 (alltså för objektet som det är tänkt att genomföras efter kostnadsöversynen) framgår att objektet innebär en upprustning och elektrifiering av befintlig järnvägsbana mellan Älmhult och Olofström samt byggnation av ny bana mellan Olofström och Blekinge kustbana. Objektet innebär fyra nya mötesstationer mellan Älmhult och Karlshamn samt ombyggnation av Olofström och Karlshamns bangårdar. Det ska också göras anpassning av stationer för persontrafik i berörda orter. För sträckningen mellan Blekinge kustbana och Olofström utreds i skrivande stund fortfarande tre olika alternativ.

Objektets syfte är både att förbättra förutsättningarna för godstrafik på befintlig bana och att möjliggöra en utökad godstrafik på järnväg via Blekinges hamnar. Dessutom ska timmestrafik med persontrafik möjliggöras. Den nya banan avlastar Södra stambanan och bidrar till ökad flexibilitet och robusthet i transportsystemet. Objektet som helhet bidrar till att effektivisera trafikeringen, öka trafiksäkerheten och möjliggör för utvecklingen av näringslivet och hållbara gods- och persontransporter.³³

3.1.2. Samhällsekonomisk bedömning

I den senaste samlade effektbedömningen som tagits fram av Trafikverket (i december 2022 – alltså innan kostnadsöversynen och borttagandet av vissa delar av objektet) så bedömdes den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten som osäker. Nettonuvärdet var -1050 tkr och nettonuvärdeskvoten var svagt negativ vilket alltså innebär att kostnaderna för objektet är större än nyttorna.

Den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten bedömdes som osäker eftersom de ej värderbara effekterna var positiva. Bland de ej beräkningsbara nyttorna finns bland annat stora nyttor i de nya bangårdarna i Olofström och Karlshamn/Stilleryd som medger fullängdsgodståg. Elektrifieringen av banan Älmhult-Olofström och bangårdarna innebär en effektivare hantering av lok och minskar behovet av växling. Objektet skapar en alternativtrafikeringsväg till och från Blekinge kustbana vilket möjliggör omledningar när behov uppkommer. Trafiksäkerhetseffekter av slopade plankorsningar Älmhult-Olofström har inte heller kunnat beräknas eftersom de inte är tillräckligt definierade i nuläget. Objektet innebär också mindre utsläpp av CO₂, partiklar och kväveoxider då elektrifieringen medför att dubbla diesellok ersätts med ett ellok.³⁴

3.1.3. Hur har intressenterna uttryckt sig om objektet hittills?

Nedan är en sammanställning av Trafikverkets samrådsredogörelse från 2022 för delen Olofström – Blekinge kustbana.³⁵ Sydostlänken sträcker sig genom tre kommuner (Karlshamn, Olofström och Älmhult) och tre regioner (Blekinge, Skåne och Kronoberg). Sölvesborgs kommun berörs också. Banan passerar igenom Skåne men det finns inga stopp.

³² (Trafikverket, 2024)

³³ (Trafikverket, Objektsbeskrivning JSY202 Sydostlänken, 2024)

³⁴ (Trafikverket, Samlad effektbedömning Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana 2022-12-23, 2022)

³⁵ (Trafikverket, 2022)

Karlshamns kommun ser Sydostlänken som en viktig länk mellan Södra stambanan och Blekinge kustbana. Kommunen har i sin översiktsplan pekat ut Sydostlänken som ett utvecklingsområde för ny infrastruktur och har reserverat mark för Sydostlänken vars utbyggnation ska beaktas vid övrig utveckling i närområdet. Olofströms kommun ser positivt på järnvägsobjektet och förordar att Trafikverket fortsätter att utreda de tre lokaliseringalternativen. Sölvesborgs kommun är positiv till Sydostlänken. De har ett område utpekat för Sydostlänken i kommunens översiktsplan som antogs år 2020. I pågående nytt översiktsplanarbete kan området för energiförsörjning behöva anpassas efter järnvägens slutliga lokalisering.

Region Blekinge anser att Sydostlänken är ett viktigt infrastrukturobjekt som kommer ge positiva effekter för Blekinges och Sydsveriges möjligheter för att utveckla hållbara lösningar för godstransporter på järnväg. Region Skåne framhåller att varje lokaliseringalternativ innebär intrång på olika sätt. Region Skåne kommer inte att samfinansiera åtgärder för att anpassa Sydostlänken för persontrafik.

Hamnen i Karlshamn är av nationellt intresse och har anslutning till tågnätet. Hamnen är inte minst viktig för energiimport i form av oljeprodukter och gasol. Gasol transporteras med tåg till svensk industri. Möjligheten att försörja södra Sverige med oljeprodukter är av strategisk vikt.

Sydöstra Sverige är av stor strategisk vikt för såväl det civila som det militära försvaret av flera skäl. Såväl flygvapnet som marinen har viktiga baser i östra Blekinge. Området är säkerhetspolitiskt intressant i och med att Marinbasen i Karlskrona och F17 i Kallinge har fått ökad betydelse för Sveriges försvar.

I augusti 2022 hotade Volvo med att flytta sin verksamhet från Olofström om Trafikverket skulle skjuta upp Sydostlänken. "Sydostlänken har en så enorm betydelse för näringslivet i Blekinge". Volvo har cirka 2 500 anställda i sina fabriker i Olofström och ger totalt runt 10 000 arbetstillfällen inom handel, service och skola.³⁶

Sydostlänken är till stor nytta för Ikea i Älmhult. Med en nybyggd järnväg skapas mer kapacitet både för gods och persontrafik. IKEA:s flöden fyller idag ett tåg per dag men de har behov av att tredubbla den volymen.

3.1.4. Omprövningen och resultaten av kostnadsöversynen

I regeringens byggstartsbeslut från januari 2024 var Sydostlänken ett av tre objekt som Trafikverket fick i uppdrag att ta fram förnyade underlag för vintern 2024 på grund av kostnadsökningar. Regeringen efterlyste nytt beslutsunderlag och sänkta kostnader för Sydostlänken.

Det 26 april 2024 redovisade Trafikverket uppdraget till regeringen och i rapporten föreslog Trafikverket ett antal förändringar i objektet Sydostlänken, som förväntades minska kostnaderna med 587 miljoner kronor. Ny föreslagen totalkostnad var cirka 6 421 miljoner kronor där 5 521 miljoner kronor finansieras i nationell plan och resten medfinansieras av kommuner, regioner och näringsliv.³⁷

Regeringen fattade den 4 juli 2024 beslut om att Sydostlänken får förberedas för byggstart någon gång mellan 2027–2029.

För att komma ner i totalkostnad föreslog Trafikverket i det förnyade kostnadsunderlaget från april 2024 följande fyra förändringar för Sydostlänken:³⁸

1. Att planerat triangelspår i Älmhult inte byggs.

Konsekvens: Det kommer ge längre ledtider för godstrafiken och skapa högt kapacitetsutnyttjande på Älmhults bangård men även påverka trafiken på Södra stambanan. **Trafikverket har för avsikt att ta upp objektet för prövning i kommande revidering av nationell plan.**

Bedömd kostnadsbesparing: 410 miljoner kronor.

³⁶ (Trafikverket, 2022)

³⁷ (Trafikverket, 2024)

³⁸ (Trafikverket, Uppdrag att ta fram förnyat underlag, 2024)

2. Att tre plankorsningar inte ersätts med planskildheter.

Konsekvens: De tre plankorsningarna längs befintliga sträckan Älmhult-Olofström uppfyller gällande regelverk och att dessa bibehålls påverkar inte järnvägstrafikeringen negativt. Däremot förbättras inte trafiksäkerheten och framkomligheten försämras på väg. Befintliga plankorsningar kan byggas om till ljud- och ljusanläggningar för ökad säkerhet.

Bedömd kostnadsbesparing: 52 miljoner kronor.

3. Att antalet mellanblockssignaler minskas.

Konsekvens: Mellanblock finns för att kunna köra tåg tätare efter varandra och ger god effekt på banor med blandtrafik. Färre mellanblockssignaler ger sämre återställningsförmåga vid störningar.

Bedömd kostnadsbesparing: 25 miljoner kronor.

4. Att planerat utdragsspår i Stilleryd utgår.

Konsekvens: Det ger begränsningar i trafikering av bangården under belastade tider på dygnet. Spåret kan byggas i ett senare skede när trafiken utvecklats.

Bedömd kostnadsbesparing: 100 miljoner kronor.

Trafikverket skrev även i detta underlag att de har för avsikt att ta upp även de tre planskildheterna, utdragsspåret samt mellanblocken (totalt 177 mnkr) till förnyad prövning i kommande planrevidering.³⁹

3.2. KONSEKVENSER AV OMRÖVNINGEN

För denna fallstudie har intervjuer genomförts med företrädare för Trafikverket (Södra regionen), Region Blekinge, Olofströms kommun, Karlshamns kommun samt Älmhults kommun.

För att förstå konsekvenserna behöver aktörernas agerande efter beslut om omprövning, och till viss del deras arbete innan omprövningen, beskrivas mer utförligt. Avsnitt 3.2.1 fokuserar på detta. Efter detta, i avsnitt 3.2.2 till 3.2.4, följer beskrivningar av konsekvenser för regional och kommunal planering, näringslivets planering och övriga perspektiv och upplevelser som företrädarna har belyst.

Sydostlänken är ett objekt som i dagsläget håller på och förberedas för byggstart, men med vissa förändringar jämfört med den version som planerades i nationell plan 2022. Sydostlänken är i alltså inte pausad eller avbruten som helhet, men vissa delar är borttagna. Utgångspunkten för denna fallstudie är att beskriva hur förutsättningarna förändrades under perioden som kostnadsöversynen genomfördes under första halvåret under 2024 och vad denna paus i planerandet fick för konsekvenser för planering hos berörda aktörer. Vi beskriver också konsekvenserna av de förändringar som gjorts i objektet sedan Trafikverkets kostnadsöversyn, där olika kommuner bedöms drabbas olika hårt av de förändringar som beslutats.

3.2.1. Hur agerade aktörerna efter beslut om omprövning/kostnadsöversyn?

I efterföljande stycken beskrivs hur företrädare för samtliga intervjuade aktörer tolkade omprövningsbeslutet och agerade i relation till det.

Beslutet om kostnadsöversyn för Sydostlänken kom som en chock

Beslutet om kostnadsöversynen kom i januari 2024 i samband med regeringens byggstartsbeslut. Samtliga aktörer vi intervjuat inom denna fallstudie uttrycker att beslutet om kostnadsöversynen för Sydostlänken kom som en chock för dem. De berättar om att det direkt spreds en stor oro i de kommuner och regioner som berörs av Sydostlänken. Oron handlade om att de fick farhågor om att Sydostlänken kanske inte skulle bli av överhuvudtaget. Kostnadsöversynen uppfattades inte bara som en översyn utan som en omprövning av hela objektet och ett omtag kring innehållet och nyttan med objektet, både hos Trafikverket och hos kommunala aktörer. Företrädare för kommunerna uttryckte:

³⁹ (Trafikverket, Uppdrag att ta fram förnyat underlag, 2024)

”Det (beslutet om kostnadsöversyn) kom som en fullständig chock. Det dök upp helt plötsligt. Det var verkligen ’rullgardin ner’ och man började fundera på all den här tiden jag kanske lagt ner i onödan?”

Även Trafikverket uttrycker att omprövningen innebar ett omtag, både hos dem och hos kommunala och regionala aktörer. Trafikverket svarade att beskedet om kostnadsöversynen innebar en stor oro i regionerna att objektet inte ska bli av som de kände ett stort tryck att hantera. Trafikverket fick också avbryta upphandling av konsulter för arbete med ny sträckning (mellan Bleking kustbana och Olofström) vilket innebar ett års förskjutning och oro bland anställda i Sydostlänken-projektet. Det påverkade också planeringen för konsulter, nyanställningar och planerat genomförande. Trafikverket uttrycker också att de har blivit försiktigare med om de kan anställa personal som ska arbeta med Sydostlänken.

Kommunala och regionala aktörer ställde snabbt om till att arbeta med påverkansarbete för att visa på nyttorna av Sydostlänken för regeringen

Både Oskarström och Karlshamns kommun berättar att de efter beslutet om kostnadsöversynen helt ställde om, eller åtminstone la mycket stora resurser på, att arbeta med påverkansarbete gentemot Trafikverket, regeringen och Riksdagen för att visa på nyttorna med Sydostlänken.

Ett omfattande samarbete mellan berörda aktörer skedde också runt detta påverkansarbete. Dels tecknade kommunerna Blekinge, Karlshamn, Olofström och Sölvesborg en avsiktsförklaring kring samarbete runt Sydostlänken.⁴⁰ Det fanns också sedan tidigare ett samarbete mellan berörda aktörer i ’Sydostlänken-intressenterna’. Dessa är en sammanslutning av medlemmar som arbetar för Sydostlänkens genomförande och sammansluter region Blekinge, Länsstyrelsen i Blekinge, kommunerna i Blekinge samt ett flertal näringslivsaktörer. Region Blekinge berättar om ett brett samarbete kring påverkansarbete där både regionala företrädare och kommunala tjänstemän och politiker (både styrande och de i opposition) enades och strävade mot samma mål.

Arbetet i dessa grupper gick ut på att ta fram underlag som beskriver nyttorna som Sydostlänken medför (med särskilt fokus på de nyttoeffekter som finns utöver de som beskrivs i den samlade effektbedömningen), på både kort och lång sikt, samt förklara konsekvenserna för regionen om objektet skulle läggas ner. I detta arbete lyftes exempelvis betydelsen av robusta tågförbindelser ur Nato/beredskapssynpunkt och näringslivets betydelse för regionen.

Efter regeringens beslut i juli 2024 så finns nu stora förhoppningar om att Sydostlänken kommer att bli av och kommunerna i Blekinge planerar sitt arbete och sina framtida strategier efter det.

Det finns en medvetenhet och förståelse för omprioriteringar och kostnadskontroll

Från intervjuerna har det framkommit att kommunala och regionala företrädare på ett generellt plan har god förståelse för Trafikverkets planeringsprocess och att de känner väl till problematiken med kostnadsökningar i infrastrukturobjekt samt har förståelse för hänsynstagande till samhällsekonomi. Därför finns också en medvetenhet om att det är svårt att lita på att en infrastruktursatsning kommer att genomföras, tills i princip den dagen som spaden sitter i marken. Företrädare för Älmhults kommun berättar att det också är av den anledningen som det skapats en försiktighet kring att inte gå för långt i det egna planeringsarbetet. Erfarenheterna och kunskapen om att infrastruktursatsningar är osäkra leder till en planeringsosäkerhet för den egna verksamheten som de hela tiden förhåller sig till i det kommunala planerandet.

Bättre information och motiveringar från regeringen och Trafikverket hade kunnat mildra de negativa effekterna

I Trafikverkets kostnadsöversyn kom de fram till att en av de största kostnadsbesparande åtgärderna skulle vara att ta bort triangelspåret som var planerat att byggas i Älmhult. Detta har drabbat Älmhults kommun

⁴⁰ (Sölvesborgs kommun, 2024)

mycket hårt, eftersom de befarar att förlora stora framtida nyttor framför allt kopplat till näringslivets utveckling i kommunen. Älmhults kommun anser att det borttagna triangelspåret i Älmhult kunde hanterats bättre av Trafikverket. De anser att regeringen och Trafikverket inte varit transparenta kring hur de fattade beslutet att ta bort triangelspåret i Älmhult och att beslutet inte är särskilt välmotiverat. Älmhult har försökt begära ut konsekvensanalyser från Trafikverket med fått nekande svar. Detta gör att de berörda kommunerna inte får någon förståelse för hur eller på vilka grunder beslutet fattades på, vilket också kan ha lett till att upprördheten är extra stor. Älmhult uppmanar till bättre och tydligare kommunikation och transparens från Trafikverket och regeringen kring på vilka grunder de fattar sina beslut.

Trafikverket förklarar i korrespondens att den grundläggande anledningen till att just triangelspåret togs bort är att det är den delåtgärd som minst påverkar det totala syftet och den totala kapaciteten men som ändå ger en betydande besparing. Trafikverket har enbart gjort en översiktlig konsekvensanalys (som inte publicerats externt) av vad borttagandet skulle få för negativa effekter.⁴¹ Denna analys innehåller ingen samhällsekonomisk bedömning av förändringarna. Inom arbetet med kostnadsöversynen utredde och beskrev Trafikverket konsekvenserna men de tog inte fram någon ny samlad effektbedömning eller utredde de samhällsekonomiska effekterna eftersom det var för kort tid för att genomföra det från januari till april. Därför har de inte kunnat svara på frågan hur borttagandet av triangelspåret påverkade samhällsekonomin.⁴²

Trafikverket lyfter i det förnyade underlaget för Sydostlänken att de har för avsikt att ta upp objektet för prövning i kommande revidering av nationell plan. I intervju med Trafikverket påpekar de att kapacitetsbristen i Älmhult kommer att behöva åtgärdas på annat sätt om inte triangelspåret genomförs inom ramen för Sydostlänksfinansieringen. Trafikverket berättar att de har börjat planera för alternativa åtgärder för att lösa situationen kopplat till Södra stambanan. De kommer sannolikt att ta fram ett nytt objekt (en bangårdsåtgärd) i kommande åtgärdsplanering som ska fylla ett likvärdigt syfte som triangelspåret. Detta är dock inte ersättning för triangelspåret rakt av, utan ett behov som i första hand föreligger utifrån kapacitetsbehov på Södra stambanan.

Älmhult uttrycker att de inte känner till att Trafikverket varit tydliga i sin ambition om att lyfta tillbaka en åtgärd i Älmhult i nationell plan. De uppfattade situationen snarare som att det kommer bli en senare fråga där det kommer ta lång tid innan det kommer in i planen igen och att det nya objektet i så fall ligger för långt bort i tiden så att försämringen som Älmhult uppmärksammat ändå kommer att ske. Älmhult påpekar också att det som gjordes i kostnadsöversynen för Sydostlänken inte var att sänka några kostnader genom att effektivisera processer och rutiner eller göra dem mer ändamålsenliga, utan att kostnadsminskningen endast bestod i bortplockande av delar av objektet på bekostnad av sänkt funktion. De uppfattade inte att det skulle vara syftet med Trafikverkets och regeringens arbete med att förbättra kostnadskontroll.

Region Blekinge upplever sig väl informerade av Trafikverket angående konsekvenserna för förändringarna som gjordes i objektet i och med kostnadsöversynen.

Företrädare för Olofströms kommun säger att deras uppfattning av problematiken är att regeringen lovar för mycket (för många objekt) vilket leder till att Trafikverket inte kan leverera samtliga dessa på grund av bristande medel och resurser.

3.2.2. Konsekvenser för regional och kommunal planering

I efterföljande stycken beskrivs de konsekvenser som företrädare för kommunerna och Region Blekinge (och till viss del Trafikverket) lyft fram relaterat till regional och kommunal planering, med anledning av omprövningsbeslutet och kostnadsöversynen.

⁴¹ (Trafikverket, Kostnadsbesparingar i program Sydostlänken - Trafikala konsekvenser, 2024)

⁴² (Trafikverket, Kostnadsbesparingar i program Sydostlänken - Trafikala konsekvenser, 2024)

Vissa direkta effekter kopplat till Sydostlänken framför allt relaterat till kostnader för planering

Genom intervjuerna har det framkommit att varken regionen eller kommunerna har gjort några faktiska investeringar som skulle vara i onödan om inte Sydostlänken skulle bli av. Inga av de intervjuade kommunerna eller regionen har visat tecken på att de "överplanerar" eller går händelserna i förväg. Exempelvis säger Karlshamns kommun att deras investeringar följer Trafikverkets planeringsfaser, och att man väntar med exempelvis markförvärv innan man är säker på att Sydostlänken kommer att genomföras. Företrädaren uttrycker relaterat till detta:

"Karlshamns kommun har kanske inte satsat direkta pengar i fasta saker ännu, men vår tid är ju också pengar, och vi har satsat väldigt mycket tid. Många timmar har lagts både arbetade timmar och konsulttimmar. I grunden är det skattepengar man använder för att planera, samma skattepengar som man sen har för avsikt att spara in på."

Flera kommuner uttrycker liknande resonemang som ovan. Det vill säga att kommuner lägger ner resurser för planering som påverkas av huruvida Sydostlänken blir av eller inte. Olofströms kommun exemplifierar att det har skett personalförstärkning för att arbeta med genomförandet och förarbetet inför Sydostlänken, bland annat inom ramen för detaljplaner och översiktsplan. Företrädare för Älmhults kommun berättar att översiktsplan och detaljplaner är genomförda och till viss del anpassade utefter att Sydostlänken inklusive triangelspåret kommer att byggas. Detta medför i praktik att markanvändning kan 'låsas upp' på ett sätt som möjliggör viss utveckling men omöjliggör en annan utveckling. För Älmhults kommun är konsekvenserna större, i och med att de åtgärder som nu planeras genomföras inte längre inkluderar triangelspåret.

Även Trafikverket håller med om att förseningar och ökade ledtider innebär kostnader när tid och resurser man lagt på planering går till spillo eller när aktörerna behöver planera om. Det är dock svårt att härleda hur mycket av detta arbete som 'gått till spillo' med anledning av omprövningen. Olika berörda kommuner påverkas också i olika utsträckning och på olika sätt.

Följdefekter i form av planeringsosäkerhet – men arbete fortlöper oavsett

De intervjuade kommunerna känner väl till risken att saker och ting kan ske med objekt i nationell plan (såsom förseningar eller omprövningar med mera). Det vill säga att det finns en inbyggd planeringsosäkerhet i nationell plan som aktörerna behöver förhålla sig till. De har ändå övertygelsen att de måste börja ta fram detaljplaner när objektet kommit in i nationell plan, för att dessa ska kunna finnas på plats när objektet väl ska börja planeras vidare och slutligen byggas. Olofströms kommun lyfter att vissa detaljplaner måste göras i god tid, för att inte riskera att stoppa upp processen med byggandet av transportinfrastrukturen.

Företrädare för Karlshamns kommun uttrycker att om omprövning blir vanligare i framtiden kan tilltron till att objekt ska bli av att bli lägre hos kommuner och regioner, vilket skulle kunna leda till att man inte kommer att göra arbetet med att förbereda detalj- och översiktsplaner. I förlängningen kan det leda till att dessa inte finns på plats när de skulle behövas, vilket i sin tur kan leda till förseningar för infrastruktursatsningen och tillhörande nyttor. Företrädare uttryckte att:

"Kanske att man får vara ännu mer restriktiv från kommunens sida om det blir vanligare med omprövningar, att man behöver ha kommit väldigt långt från Trafikverkets sida innan vi påbörjar vårt arbete. Då kanske vi inte är lika startklara."

Ett annat arbete som pågått i Karlshamns kommun som påverkas av utbyggnaden av Sydostlänken är planering för att flytta godsbangården och utveckla en ny stadsdel, *Stationsstaden*. I detta planeringsarbete är utgångspunkten att Sydostlänken kommer att byggas, men eftersom det inte finns några definitiva planer har Karlshamns kommun likt tidigare beskrivet varit försiktiga med att "överplanera". Därför har Karlshamns kommun planerat etappvis och ska börja med en del som kan byggas oavsett om Sydostlänken blir av eller inte, för att på så sätt kunna fortskrida och inte behöva pausa planerna på grund av osäkerheten med

Sydostlänken. Ett samarbete mellan Trafikverket och Karlshamn sker i detta fall för att projektet ska kunna genomföras på ett så bra sätt som möjligt oavsett "turerna" kring Sydostlänken. Trafikverket har kommunicerat status kring Sydostlänken så att Karlshamns kommuns planeringsarbete med Stationsstaden inte ska begränsas och stoppas upp. Trafikverket gjorde en extra utredning som de bekostade i samverkan med kommunen – en mer detaljerad funktionsutredning för att kommunen hade behov av det givet deras planprocesser. Det har inneburit att kommunen påbörjar sin byggnation i söder och jobbar sig uppåt mot järnvägsområdet så att Trafikverket ska hinna vidare med Sydostlänken och hantera det mer successivt.

Företrädare för Karlshamns kommun förklarar att en av åtgärderna som de planerar är en flytt av godsbangården från Karlshamn C till Stilleryd. Denna fanns från början inte alls med i Sydostlänksprojektet utan har tillkommit de senaste åren och även en utökning av antal spår i samband med flytten för att möta den ökade trafikeringen som Sydostlänken möjliggör. Utvecklingen av området kring Karlshamn C är helt beroende av att godshanteringen flyttas till annan plats men kommunens arbete med pågående detaljplan har inte startat i och med projektet Sydostlänken. Idag finns ett avtal mellan kommunen och Trafikverket som innebär att kommunen medfinansierar flytt och utbyggnad av godsbangård i Stilleryd som en del av projektet Sydostlänken. Kommunen förklarar att skulle denna del av projektet dras in så skulle det påverka utvecklingen av området kring Karlshamn C då det inte är troligt att kommunen själva skulle ha möjlighet att finansiera hela flytten av godsbangården.

Planering av utbyggnad av vatten och avlopp är investeringar som är mycket kostsamma. Karlshamns kommun behöver därför avvakta definitivt beslut kring Sydostlänken innan beslut om utbyggnad av dessa stora investeringar kan fattas. Även här har kommunen behövt planera etappvis för att kunna påbörja vissa delar oavsett vad som kommer att hända med godshanteringen i Karlshamn C. När det handlar om den typen av långsiktigt strategiskt (och kostsamt) planerande skulle det ha kunnat få stora effekter om de hade planerat för Sydostlänken men att det sedan faller bort eller blir osäkert.

Det är dock svårt att sätta ett monetärt värde på vad 'planeringsosäkerhet' kostar för kommunerna. Att behöva vänta länge på besked och inte kunna fatta beslut framåt framhävs som en börda för kommunerna. Det kan också innebära att de måste låsa in pengar för att ha redo när beslutet om Sydostlänkens byggande tas. För exempelvis Olofströms kommun innebär det att de väntar på att kunna göra investeringen för medfinansieringen för persontrafiken som i denna kommun handlar om nästan 150 miljoner kronor. På liknande sätt beskriver Region Blekinge att en stor del av medlen i Blekinges länsplan går till Sydostlänken (ca en femtedel). Det innebär att om Sydostlänken skulle ha stoppats så hade dessa pengar varit låsta under en fyraårsperiod och inte kunnat användas till andra infrastruktursatsningar förrän vid nästa revidering av planen. Lyckligtvis utgör detta inte en konsekvens i dagsläget i och med att Sydostlänken har återupptagits.

Följeffekter i form av kostnader för påverkansarbete

Likt tidigare beskrivet tog flera kommuner i området samt Region Blekinge beslut om att snabbt ställa om verksamheter för att arbeta med påverkansarbete när omprövningsbeslutet inföll. Detta arbete resulterade i att betydande resurser fick läggas på att ta fram utredningar och kommunicera med Trafikverket och regeringen. Något som kan ses som en alternativkostnad till annat, ordinarie, arbete som aktörerna hade kunnat genomföra i stället.

Samtidigt beskriver både regionen och kommunerna att det var ett bra arbete som till synes lyckades med att samla nyttor och presentera det på ett pedagogiskt sätt för relevanta aktörer. Region Blekinge uttrycker att en positiv spin-off effekt av kostnadsöversynen blev att flera berörda aktörer också haft ett gemensamt samrådsforum med Trafikverket där de etablerat en god kontakt för samverkan. Älmhults kommun uttrycker att påverkansarbetet gett positiva effekter ur ett regionalt utvecklingsperspektiv eftersom det lett till att kommuner och näringsliv jobbar mer tillsammans över de geografiska gränserna. I och med det gemensamma arbetet har de fått en helt annan möjlighet att jobba med näringslivsutveckling där de kollektivt

arbetat för att identifiera hur de kan dra nytta av transportinfrastrukturen. De säger att det har skapat helt andra samarbetsformer som inte har funnits tidigare.

Upplevda effekter på tillit och förtroende mellan planeringsnivåer och uteblivna nyttor

Flera aktörer ser att det finns risker att omprövningar (generellt) kan påverka tillit och förtroende mellan planeringsnivåer. Samtidigt uttrycker majoriteten kommuner och regionen att samarbetet med Trafikverket har fungerat bra under omprövningen. Kommunala företrädare upplever dock att medborgare och näringsliv får minskat förtroende för kommunen och staten när planer förändras, och att det skapar en bredare osäkerhet i samhället.

Även Trafikverket uttrycker att de ser en risk i minskat förtroende från kommunerna, vilket påverkar deras arbete med utvecklingen av projektet. I fallet med Sydostlänken finns många medfinansiärer och när planeringen svajar och objektet är osäkert ser de en risk/oro för att medfinansiering kan dras in.

När det gäller upplevelser av uteblivna nyttor är det framför allt de delar av Sydostlänken som tagits bort, inklusive Triangelspåret, som lyfts fram. Flera aktörer lyfter detta, eftersom det påverkar effekten i Sydostlänken som helhet. Däremot är effekten särskilt påträngande för Älmhults kommun, där det borttagna triangelspåret skulle ha varit placerad. Älmhult kommun uttrycker också att den stora konsekvensen för kommunen att triangelspåret inte kommer att byggas inom ramen för Sydostlänksprojektet blir förlorade framtida nyttor i form av minskad attraktivitetskraft i kommunen, särskilt ut ett näringslivs- och pendlingsperspektiv. De nämner att i det fall en alternativ lösning i Älmhult kommer in i nationell plan i ett senare skede så är uppfattningen att det i så fall rimligen ligger ca 15 år framåt i tiden. Det skulle då innebära att försämringen av trafiken på stambanan redan skett vilket är huvudproblemet enligt dem. Försäljningsargument för näringslivetableringar i kommunen påverkas till följd av borttagande av triangelspåret eftersom det är så tätt sammankopplat med infrastrukturfrågorna. Det kommer därmed att innebära uteblivna framtida intäkter och nyttor.

3.2.3. Konsekvenser för näringslivets planering

I efterföljande stycken beskrivs de konsekvenser som företrädare för kommunerna och Region Blekinge lyft fram relaterat till näringslivets planering, med anledning av omprövningsbeslutet.

Begränsade direkta effekter kopplat till Sydostlänken

Från intervjuerna med företrädare på kommunerna, Region Blekinge och Trafikverket har inga direkta effekter kunnat identifierats för näringslivets planering med anledning av omprövningen av Sydostlänken. Det vill säga att inga konkreta investeringar eller nedlagd planeringstid för näringslivet i anslutning till objektet har gått till spillo. I stället framhävs upplevda effekter, vilket utvecklas nedan.

Upplevda effekter kopplat till näringslivetableringar, arbetspendling och regional utveckling

Eftersom Sydostlänken framför allt är en infrastrukturensatsning som syftar till att skapa förbättringar för möjligheten att frakta gods så tillfaller också de största nyttorna godstrafiken och därmed näringslivet. Det har blivit uppenbart under intervjuerna att det också är kommunernas främsta fokus när det kommer till Sydostlänken, att värna om näringslivet i sina kommuner. Detta eftersom det också påverkar stora värden i kommunen, såsom attraktivitetskraft för människor att bosätta sig i kommunen, kompetensförsörjning och pendlingsmöjligheter och för kommunen att växa ekonomiskt på sikt genom etableringar av nya företag och industrier. I och med att Sydostlänken är återupptagen i nationell plan (med justeringar) så är det främst upplevda effekter som framhävs kopplat till att näringslivet i regionen har behövt hantera "oron". Företrädare för Karlshamns kommun uttrycker att:

"Tror inte företagen gjort direkta investeringar. Som sagt, det går inte att sätta pengar på oro, men det har ryckts mycket fram och tillbaka."

Även Trafikverket har uppfattningen att de som påverkats mest av kostnadsöversynen är näringslivet. Trafikverket upplever att missnöjet för borttagandet av vissa delar av Sydostlänken är större hos näringslivet än hos kommunerna och regionerna. De nämner att näringslivet har andra tidshorisonter än kommuner i sitt planeringsarbete vilket har en inverkan på hur mycket de drabbas av omprövning.

Regionen Blekinge ser även de att det snarare är kommunerna och näringslivet som påverkas av omprövningen. Näringslivet är viktigt i regionen ur ett befolkningsperspektiv, för att inte regionen ska avbefolkas i en redan glest befolkad region. Volvo är en stor och inflytelserik näringslivsaktör i Blekinge med många anställda vars intressen de vill värna.

Olofströms kommun betonar att Volvos komponentfabrik är den främsta anledningen till att Sydostlänken behövs, eftersom fabriken är en viktig och stor aktör i länets näringsliv. Företrädaren beskriver att Volvo har uttryckt att de inte kan investera långsiktigt i anläggningen om de inte får tillräcklig transportkapacitet. Att kunna transportera gods med tåg är en del av den gröna omställningen, eftersom Volvo strävar efter helt fossilfria transporter. Om Sydostlänken inte byggs finns det en risk att Volvo på sikt lämnar Olofström, vilket skulle innebära att 2500 arbetstillfällen i kommunen, och upp till 10 000 i länet, försvinner och att kommunens attraktivitet minskar.

Den stora påverkan som Älmhult kommun ser i sin kommun rör specifikt IKEA, som är en viktig näringslivsaktör i kommunen. Men också andra näringslivsaktörer, befintliga som vill expandera eller nya som vill etablera sig. Bland annat framhävs att IKEA har behövt införa bussar till Älmhult från Lund och Malmö som de bekostar själva, delvis för att tågen redan är för fulla. Om trängseln på stambanan blir större finns en risk att de kan komma att behöva sättas in ännu fler bussar, till en ännu högre kostnad.

I Karlshamn pågår planeringsarbete för att se hur Sydostlänken kan främja näringslivets utveckling och vilka investeringar kommunen bör göra i samband med detta. Under de senaste 2–3 åren har planeringsarbetet intensifierats och blivit mer omfattande. Kommunala företrädare upplever att ryckigheten kring Sydostlänken har bidragit till osäkerheter i planeringen och svårigheter att föra en tydlig dialog med existerande och potentiella näringslivsaktörer i länet. För kommunen är särskilt hamnen i Karlshamn viktig att utveckla, som får större potential med Sydostlänken genom nya företagsetableringar, verksamhetsområden och logistiska möjligheter.

3.2.4. Övriga perspektiv och upplevelser av omprövningen

Fokus i uppdraget är att identifiera konsekvenserna av omprövningen på regional och kommunal planering, samt i förekommande fall näringslivets planering, vilket beskrivits ovan. Däremot har några övriga perspektiv även framförts under intervjuerna, vilka beskrivs nedan.

Omprövningen har öppnat upp för alternativ/privat finansiering av de borttagna delarna

Kommunerna i Blekinge har börjat undersöka lösningar för alternativ privat finansiering för de delar som Trafikverket tog bort från Sydostlänken. De belyser dock att det inte finns någon lämplig framtagen affärsmodell som de kan presentera till potentiella finansiärer i situationer som denna. Företrädare för Olofströms kommun säger att det vore önskvärt om det togs fram en bra affärsmodell så att de skulle kunna integrera ett sådant arbetssätt om omprövningar sker. Karlshamns kommuns medskick är att Trafikverket bör ta fram en affärsmodell för privat finansiering som de kan använda sig av. I sådana fall är det större chans att objekten genomförs, men med annan typ av finansiering, om de är riktigt angelägna och intressenter finns. Kommunerna i Blekinge har en positiv inställning till privat finansiering och uttrycker sig i stil med:

"I och med att diskussionerna också pågår på nationell nivå om extern finansiering så tänker vi att detta kan vara ett bra pilotprojekt för att testa varianter på."

Även Trafikverket har regeringens uppdrag att vara öppna för ytterligare medfinansiering för Sydostlänken.

Systemeffekter och stråk anses inte få tillräcklig uppmärksamhet

Företrädare för samtliga intervjuade kommuner lyfter också att Sydostlänken handlar inte bara om de nyttor som beräknas i den samlade effektbedomningen. Det finns också systemeffekter som är viktiga för dem. Olofströms kommun anser att Trafikverket har plockat bort mycket som kunde vara effektivt för systemet och att detta leder till suboptimering och att borttagandet leder till mer konsekvenser än vad som lyfts fram av Trafikverket.

Älmhult kommun betonar att utan triangelspåret kommer kapaciteten försämrats och belastningen på hela Södra stambanan att öka. Nyttjandegraden är redan väldigt hög. Älmhult lyfter fram att det är dåligt ur ett systemperspektiv och att man inte kan få till godo alla nyttor av Sydostlänken om de inte genomför objektet som helhet. Då går samhällsnytta förlorad. Älmhult kommun uppmanar Trafikverket till att ha ett större stråk-tänk i sitt planeringsarbete.

Även Trafikverket ser att det finns en risk att totalnyttan minskar när de plockar bort delar av ett objekt, det gör även nettonuvärdeskvoten sämre eftersom funktionaliteten för objektet som helhet försämrats. Trafikverket hade inte möjlighet att beräkna skillnaden på nettonuvärdeskvot med och utan triangelspår under perioden som kostnadsöversynen genomfördes.

3.3. SAMMANFATTNING

För Region Blekinge, Olofströms kommun, Karlshamns kommun och Älmhults kommun kom regeringens beslut om kostnadsöversyn av Sydostlänken som en chock. Eftersom de är väldigt mån om att investeringen ska bli av lade de berörda aktörerna en stor mängd resurser på påverkansarbete gentemot Trafikverket, regeringen och Riksdagen. Påverkansarbete innefattade framtagning av underlag som presenterade nyttorna som Sydostlänken skulle medföra. Aktörerna efterfrågar en större transparens kring Trafikverkets arbete med kostnadsöversynen där de önskar få ta del av konsekvensanalyserna och att beslutet motiveras tydligare. För de åtgärderna som togs bort från Sydostlänken utreder nu kommunerna i Blekinge om alternativ till privat finansiering.

Varken regionerna eller kommunerna har vid intervjuerna svarat att i fallet att Sydostlänken inte byggs kommer de att ha tagit några investeringskostnader som skulle gå till spillo eller gjort några investeringar som skulle vara i onödan. Däremot sker planeringsarbete i kommunerna som på olika sätt påverkas av Sydostlänkens varande eller icke-varande. Något som skapar direkta effekter, även om det är svårt att avgöra i vilken härad planeringsarbete har gett upphov till ökade kostnader.

På den kommunala nivån värderas näringslivets möjligheter att växa högt och då dess potential påverkas av vilka infrastrukturförutsättningar som finns tillgängliga i området blir det också svårt för kommunerna att förmedla vilka förutsättningar som kommunen har, och näringslivet är känsligt för den typen av osäkerhet när de fattar investeringsbeslut. Tilliten och förtroendet för Trafikverket och Regeringen minskar när planer ändras och upplevs ryckiga. Kommunala företrädare upplever att både medborgare och näringsliv får minskat förtroende för kommunen och staten när beslut om omprövning tas.

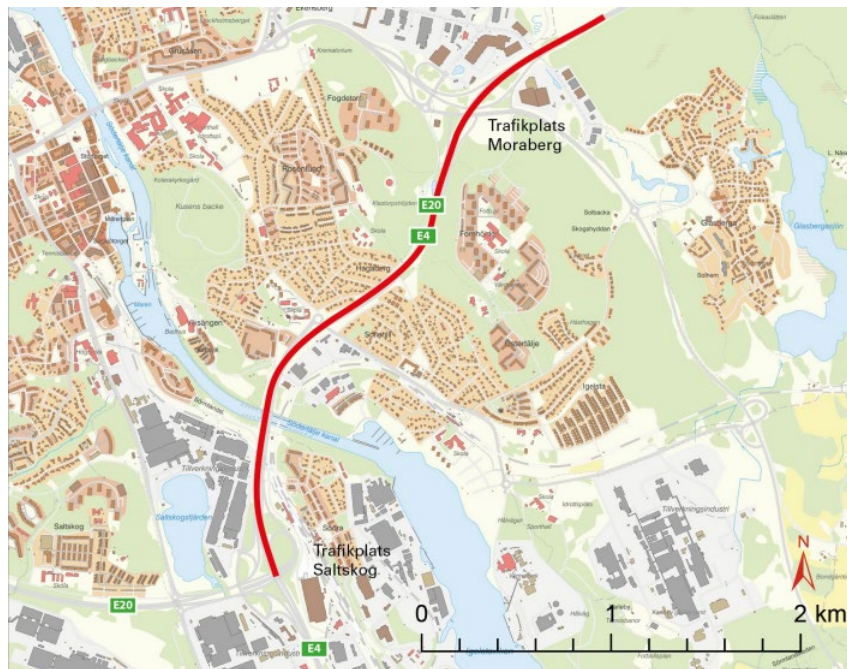
Trafikverket genomförde ingen samhällsekonomisk bedömning av förändringarna som föreslogs för Sydostlänken under kostnadskontrollen. En sådan analys är mycket komplex och det hade inte varit möjligt att genomföra under den tidsperiod som Trafikverket gavs för **kostnadskontroll** av regeringen.

4. FALLSTUDIE 2 – E4/E20 SÖDERTÄLJEBRON, KAPACITETSFÖRSTÄRKNING TILL FÖLJD AV E4 FÖRBIFART STOCKHOLM

4.1. BAKGRUND OCH HISTORIK

E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm (fortsättningsvis "E4/E20 Södertäljebron") var en namngiven investering under planperioden 2018–2029 till en uppskattad kostnad av 410 mnkr (i den aktuella planens prisnivå 2017–02).⁴³ Under planperioden 2022–2033 var investeringen fortsatt namngiven i Trafikverkets planförslag, då till en uppskattad kostnad av 609 mnkr (i den planens prisnivå 2021). I det samhällsekonomiska beslutsunderlaget från 2021 uppgavs att byggstart planerades till år 2024/2025 och att objektet skulle vara öppnad för trafik år 2027.⁴⁴

I juni 2022 fattade regeringen beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2022–2033, där objektet E4/E20 Södertäljebron inte inkluderades. Detta innebar att objektet avslutades på grund av att finansiering saknades.



Figur 2:2 Objektskarta E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm. (Trafikverket, 2021).

4.1.1. Syfte och förslag på åtgärd

I det samhällsekonomiska beslutsunderlaget från 2017 uppgavs objektets syfte som att öka kapaciteten över bron samt bidra till ökad trafiksäkerhet längs den aktuella sträckan.⁴⁵ Förslag till åtgärd omfattade att bredda bron från 2+2 körfält till 3+3 körfält i varje riktning. För att få full effekt av breddningen uppgavs att trafikpåverkande underhållsarbeten bör utföras i samband med ombyggnaden. I det samhällsekonomiska beslutsunderlaget från 2021 kvarstod samma syfte och förslag på åtgärd, med tilläggen att anpassa avfarter och påfarter vid trafikplats Moraberg samt genomföra robusthetsförstärkningar på motorvägsbroarna.⁴⁶

⁴³ (Trafikverket, 2017)

⁴⁴ (Trafikverket, 2021)

⁴⁵ (Trafikverket, 2017)

⁴⁶ (Trafikverket, 2021)

I det samhällsekonomiska beslutsunderlaget från 2021 uppgavs att åtgärden hade koppling till det pågående objektet Förbifart Stockholm och planerade kapacitetsförstärkningsåtgärder mellan Vårby och Hallunda.⁴⁷ Utan åtgärd konstaterades att nuvarande kapacitetsproblem kommer att förvärras och att köerna mellan Saltskog och Moraberg kommer att vara betydande.

4.1.2. Samhällsekonomisk bedömning

I båda de samhällsekonomiska beslutsunderlagen (från 2017 samt 2021) uppges att objektet är samhällsekonomiskt lönsamt. De största nyttorna bedöms uppstå genom minskad restid till följd av ökad kapacitet och minskad trängsel. Det senare underlaget innehåller en fördelningsanalys som uppger att Stockholms län bedöms få störst nytta, i och med att majoriteten av de resor som sker på sträckan är regionala. Kommunerna i de södra och centrala delarna av Stockholms län bedöms gynnas mest, eftersom dess invånare och företag får störst framkomlighetsförbättringar. Den lokala trafiken uppges också utgöra en stor del av trafiken längs sträckan, vilket gör att nytta även bedöms tillfalla Södertälje tätort/kommun.

4.1.3. Hur har intressenterna uttryckt sig om objektet hittills?

I samrådsredogörelsen från 2021 framkommer yttranden från kommuner, Region Stockholm, Länsstyrelsen, näringslivet, fastighetsägare, privatpersoner med flera. Sammanfattningsvis bedöms majoriteten ha förståelse för att åtgärder på E4/E20 måste genomföras och att motorvägsbroarna över Södertälje kanal idag utgör en flaskhals som ger upphov till trängsel och köbildning. Däremot uttrycker många, särskilt Södertälje kommun ihop med Södertörnskommunerna, oro över byggtiden. Södertälje kommun och Södertörnskommunerna uppger bland annat att *”betydande samhällsekonomiska kostnader läggs över på privatpersoner och näringsliv under byggtiden”* och att *”det är anmärkningsvärt att detta inte nämns i samrådsunderlaget”*. Södertälje kommun lyfter även att *”de negativa konsekvenser som redovisas i samrådsunderlaget tillsammans med de som Södertälje kommun lyfter i detta remissvar visar att denna åtgärd inte kan genomföras innan en ny passage av Södertälje kanal byggts och kan användas som omledningsväg under byggtiden”*.⁴⁸

Det direkta området runt Södertäljebroarna, likväl som områden längs E4/E20 norrut mot Stockholm, har ett stort utbud av handel och service.⁴⁹ Intill Södertäljebroarna ligger bland annat Scaniaområdet och Södertälje hamn. Södertälje kommun arbetar med att uppdatera sin översiktsplan, där samrådshandlingen lyfter att Scaniaområdet och Södertälje hamn utgör viktiga verksamhetsområden för kommunen och ska ges goda förutsättningar för långsiktig utveckling.⁵⁰ Vidare lyfts att E4/E20 utgör en viktig koppling för att knyta samman regionen och hela landets transporter, samtidigt som den utgör en stor barriär i landskapet som innebär svag fysisk integration, buller, luftföroreningar och risker kopplade till farligt gods. Utvecklingen av området tar fasta på att överbygga barriärverkan genom att förbättra kopplingar för gång- och cykeltrafik samt arbeta med bullerdämpande åtgärder och parker. Ett område norr om Södertäljebroarna pekas ut för potentiell utbyggnad av mångfunktionell bebyggelse, grönska och offentliga rum.

4.1.4. Omprövningen och resultaten av kostnadsöversynen

I fastställelsen till nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2022–2033 fattade regeringen beslut om att objektet E4/E20 Södertäljebroarna inte skulle inkluderas som Trafikverket hade föreslagit.⁵¹ Regeringen angav ingen motivering till borttagandet i fastställelsen.

⁴⁷ (Trafikverket, 2021)

⁴⁸ (Trafikverket, 2021)

⁴⁹ (Trafikverket, 2017)

⁵⁰ (Södertälje kommun, 2024)

⁵¹ (Trafikverket, 2022)

4.2. KONSEKVENSER AV OMRÖVNINGEN

För denna fallstudie har intervjuer genomförts med företrädare för Trafikverket (Östra regionen), Region Stockholm, Östersunds kommun och Scania.

För att förstå konsekvenserna behöver aktörernas agerande efter beslut om omprövning, och till viss del deras arbete innan omprövningen, beskrivas mer utförligt. Avsnitt 4.2.1 fokuserar på detta. Efter detta, genom avsnitt 4.2.2 till 4.2.4, följer beskrivningar av konsekvenser för regional och kommunal planering, näringslivets planering och övriga perspektiv och upplevelser som företrädarna själva har belyst.

4.2.1. Hur agerade aktörerna efter beslut om omprövning?

I efterföljande stycken beskrivs hur företrädare för Trafikverket Östra regionen, Södertälje kommun, Region Stockholm och Scania tolkade omprövningsbeslutet och agerade i relation till det.

Omprövningen uppfattas inte som att en åtgärd för Södertäljebron inte kommer att bli av

Samtliga företrädare för Trafikverket, Södertälje kommun, Region Stockholm och Scania uppfattar att omprövningen av E4/E20 Södertäljebron inte innebär att objektet aldrig kommer att återupptas. Snarare finns en stark förväntan att en åtgärd kommer att inkluderas i den nationella planen under nästa planperiod.

Däremot skiljer sig åsikterna om det är samma lösning som tidigare som borde presenteras som kommande förslag. Företrädaren för Trafikverket förutspår att objektet kommer att återupptas utan större justeringar. Företrädare för Södertälje kommun och Scania uttrycker oro för detta och hoppas i stället på en alternativ eller kompletterande lösning, såsom en tunnel eller bro. Region Stockholm är i huvudsak måna om att en lösning presenteras, oavsett tillvägagångssätt. De olika perspektiven beskrivs mer utvecklat nedan.

Omprövningen var initialt svårtolkad för Trafikverket

Företrädaren för Trafikverket beskriver att planeringen för objektet E4/E20 Södertäljebron var långt gången vid tidpunkten för omprövningen. Digitala samråd hade genomförts, planförslag var framtaget, byggprojektering hade initierats och vägplanen var mer eller mindre redo att skickas ut på granskning. Beslutet om omprövning var med anledning av detta initialt svårtolkat hos Trafikverket, som tidigare uppfattat att objektet varit prioriterat i samband med utbyggnaden av Förbifart Stockholm. Regeringen angav inte heller någon motivering till borttagandet, vilket gjorde omprövningen mer svårtolkad:

”När vi fick beskedet så visste vi inte helt säkert om det skulle tok-stoppas eller inte. Det tog några månader innan vi visste med säkerhet att projektet inte skulle fortsätta.”

De kostnadsökningar som uppstått i objektet var enligt företrädaren för Trafikverket inte kommunicerade till departementet ännu. Med anledning av detta uppfattas omprövningen i huvudsak ha berott på Södertälje kommuns invändningar mot objektet, med anledning av den trafiksituation som skulle uppstå lokalt under byggtiden (vilket utvecklas mer utförligt nedan). Under samma period prioriterades i stället andra objekt kopplat till Förbifart Stockholm i norra delarna av länet.

Företrädare för Trafikverket förklarar att arbetet med E4/E20 Södertäljebron fortsatte även efter beslutet om omprövning. Trafikverket bedömde att det var nödvändigt att ha ett någorlunda färdigt underlag för att kunna återuppta objektet i framtiden. Dessutom ansåg Trafikverket att det var viktigt att noggrant undersöka och dokumentera tillståndet på de befintliga broarna för att motivera framtida åtgärder. Avtalet med den anlitade konsulten kunde inte heller avslutas abrupt utan risk för återbetalningsskyldighet.

Omprövningen välkomnades av Södertälje kommun och Scania

Omprövningen välkomnades av Södertälje kommun, enligt intervjuade företrädare. Detta eftersom kommunen bedrivit ett påverkansarbete emot åtgärdsförslaget. Södertälje kommun var dock inte emot åtgärdsförslaget i sig, utan invände mot bristfällig planering för byggtiden. Relaterat till detta ansåg

kommunen att en tunnel eller bro över kanalen behöver byggas innan Södertäljebron kan åtgärdas. Kommunen har kommunicerat behovet av alternativa/kompletterande lösningar till Trafikverket vid olika tillfällen och uttrycker relaterat till detta att:

”Vi är helt överens om grundproblematiken och behovet. Det är en bra operation, men vi måste överleva operationen också.”

Bakgrunden till Södertälje kommuns oro kring byggtiden härrör från en olycka som inträffade 2016 på Södertäljebron. En lastbil körde då in i ett räcke, vilket ledde till att en brohalva stängdes av för reparation. Trafikverket genomförde mätningar på bron som visade begränsade konsekvenser för restiderna. Enligt företrädare för Södertälje kommun drog Trafikverket slutsatsen att det var möjligt att stänga av en brohalva utan större konsekvenser. Kommunen ansåg dock att mätningarna baserades på felaktig metodik och fokuserade på restider mellan Hallunda och Norrköping, trots att majoriteten av trafiken är kommunal eller regional. Under perioden stod trafiken stilla flera gånger om dagen, och många trafikanter genade genom Södertälje stadskärna, där inga mätningar gjordes. Konsekvenser uppstod även på Mälaron, där omledd trafik orsakade så mycket teknisk skada att bron fick klassificeras om.

År 2021 genomfördes reparationer av vägbanan på Södertäljebron, vilket återigen ledde till att en brohalva stängdes av. Södertälje kommun beslutade då att utföra egna mätningar för att visa på den ohållbara trafiksituation som uppstod. Dessa resultat presenterades för Trafikverket, men kommunen upplevde att det fick lågt gehör. Tillsammans med Astra Zeneca, Scania och Södertörnskommunerna tog Södertälje kommun fram underlag för att belysa konsekvenserna för regeringen. Enligt företrädare för Södertälje kommun låg detta till grund för regeringens omprövning av objektet.

I kontakt med företrädare för Scania uttrycks samma uppfattning som Södertälje kommun. Det vill säga att byggtiden behöver planeras bättre för att undvika en upprepning av 'haveriet 2016'. Framför allt finns en oro för att byggtiden skulle påverka Scania negativt ur ett kompetensförsörjningsperspektiv om pendlingstiden ökar. Även godstransporter och flöden av varor kan drabbas av problem. Omprövningen var därför välkommen. Samtidigt understryker företrädaren att det finns ett stort behov av en åtgärd för Södertäljebron. Liksom kommunen förordar Scania en tunnellsättning, vilket enligt företrädaren skulle öka robustheten över kanalen. Efter omprövningen arbetar Scania och Södertälje kommun vidare med mer detaljerade kalkyler och förslag till en tunnellsättning.

Omprövningen togs emot relativt neutralt av Region Stockholm

Företrädare för Region Stockholm beskriver att de haft kontakt med Södertälje kommun och Trafikverket vid flera tillfällen, både före, under och efter omprövningen. Genom dessa dialoger har regionen fått en förståelse för de olika parternas perspektiv. Företrädarna betonar dock att det är regionens roll att identifiera behov och brister i regionens transportsystem, medan det är Trafikverkets uppgift att noggrant utreda bristerna och presentera lösningar enligt sina metoder och inom ramen för åtgärdsplanering. Regionen har därför inte engagerat sig i att bedöma hur bristerna bäst åtgärdas. Omprövningsbeslutet ledde därför inte heller till något särskilt agerande från regionens sida, förutom att hålla sig uppdaterade om Södertälje kommuns och Trafikverkets arbete. En av företrädarna förklarar att:

”Vi kan peka på behov, men inte specifika lösningar. Det är viktigt för att inte låsa in oss själva.”

Företrädare för Region Stockholm påpekar att Stockholms län är ett komplext och stort område med många behov och kommuner. Det kan därför vara svårt, och till och med olämpligt, för regionen att prioritera vissa specifika objekt. Samtidigt understryker regionen att trängselproblematiken över Södertäljebron är en viktig brist i länet som behöver en lösning. Efter omprövningen har regionen samarbetat med Södertälje kommun kring kollektivtrafiklösningar för att mildra trängseffekterna (vilket utvecklas i nästa avsnitt).

4.2.2. Konsekvenser för regional och kommunal planering

I efterföljande stycken beskrivs de konsekvenser som företrädare för Södertälje kommun och Region Stockholm lyft fram relaterat till regional och kommunal planering, med anledning av omprövningsbeslutet.

Begränsade direkta effekter kopplat till E4/E20 Södertäljebron

Från samtalen med företrädare på Södertälje kommun och Region Stockholm har inga direkta effekter kunnat identifierats för regional och kommunal planering med anledning av omprövningen av E4/E20 Södertäljebron. Det vill säga att inga konkreta investeringar har gått till spillo och inte heller planering i anslutning till objektet. I stället framhävs följd effekter och upplevda effekter av de företrädare som intervjuats, vilket utvecklas nedan.

Den största konsekvensen som framhävs är att trängselproblematiken kvarstår och riskerar att förvärras, vilket skapar viss planeringsosäkerhet och bidrar till upplevelser av uteblivna nyttor

Den största konsekvensen, som samtliga intervjuade företrädare uttrycker, är att grundproblematiken med stor trängsel över Södertäljebron kvarstår och att ingen konkret lösning finns i sikte. Företrädaren för Södertälje kommun framhäver att trängseln i Södertälje förväntas bli värre, vilket påverkar tillförlitligheten i kollektivtrafiken och var människor väljer att bo och verka. Kommunen har idag svårt att hantera luftkvalitetsproblem som uppstår genom köbildningen, vilket gör att samtliga detaljplaner på västra sidan bron är stoppade. Huruvida åtgärden kring Södertäljebron hade avhjälpt problematiken går dock bara att spekulera i. Företrädaren för kommunen beskrev situationen följande:

"En konsekvens vi väntar oss är att luftkvalitetsnormer i EU stärks år 2030, som vi inte kommer ha en chans att möta. Så till 2030 måste vi ha gjort något, då kommer man se hårdare på detta. Det är också trångbott i de här områdena nära bron, social segregation, utanförskap, kriminalitet. Det finns vilja att bygga. 10 000 planlagda bostäder som inte blivit av. Vi vill kunna bejaka och utveckla områdena, visa att vi satsar på dem."

Att ingen åtgärd finns för Södertäljebron bidrar också till upplevelser av uteblivna nyttor. Däremot är situationen speciell, i och med att den föreslagna åtgärden inte varit önskvärd av framför allt kommunen. Detta är således kanske inte en konsekvens av omprövningen i sig.

'Vändorna' kring objektet har skapat följd effekter i form av kostnader för påverkansarbete

En konsekvens som företrädaren för Södertälje kommun framhäver är att 'vändorna' kring objektet har medfört att kommunen har behövt lägga ner betydande resurser på att ta fram utredningsunderlag och bedriva påverkansarbete/kommunicera med Trafikverket och regeringen. Dels kopplat till problematiken kring byggtiden för det aktuella åtgärdsförslaget, dels kopplat till att föreslå alternativa lösningar i form av en tunnel eller ny bro över Södertälje kanal. Däremot är detta inte en konsekvens av omprövningsbeslutet i sig.

Kopplat till utredningsarbetet av alternativa lösningar för Södertäljebron är det framför allt tunnelloösningen som kommunen har utrett, vilket i nuläget står på paus på grund av förändrat säkerhetsläge. Företrädaren svarade följande under intervjun:

"Vi har drivit på att vi behöver en passage under Södertälje kanal. I och med kriget i Ukraina är det dock inte bara en lösning för trafiken som står på spel, utan också försvarsangelägenhet. Då blir kalkylen en annan - hur ska passagen över kanalen lösas då?"

Företrädare för Region Stockholm beskriver i sin tur kopplat till tunnelloösningen att de uppfattat att Södertälje kommun vill att regionen ställer sig bakom och 'lobbyar' för en tunnelloösning ihop med kommunen. Deras uppfattning är dock att lösningen inte är planmogen. Som tidigare lyft vill regionen inte heller förorda specifika lösningar, utan framför allt påpeka behov och brister.

Upplevda effekter på tillit och förtroende mellan planeringsnivåer

En annan *potentiell* konsekvens som flera företrädare lyfter är att tilliten mellan planeringsnivåer/-aktörer kan påverkas negativt. Det uppfattas dock hårdraget att konstatera att den aktuella omprövningen av E4/E20 Södertäljebroen har skadat tilliten och förtroendet i större bemärkelse. Snarare resonerar företrädarna att det kan bli en framtida effekt om omprövningar blir vanligare, vilket ställer ökade krav på samverkan och dialog i processen under och efter. Södertälje kommun och Region Stockholm framhäver särskilt att transparens kring omprövningsbeslut, det vill säga på vilka grunder omprövningar sker, behöver bli tydligare från regeringens håll och att Trafikverket håller kontakt med berörda aktörer i eftermälet. En företrädare för Region Stockholm uttrycker att:

"Det är klart att andra aktörer än Trafikverket planerar efter att en åtgärd ska bli av. Om åtgärdens framtid då är osäker så skapas vissa problem som behöver hanteras på de nivåerna. Problematiken förskjuts."

I processen kopplat till objektet E4/E20 Södertäljebroen uttrycker företrädare för Region Stockholm tillika Södertälje kommun att kommunikationen med Trafikverket till stora delar har fungerat bra. Företrädaren för Södertälje kommun upplever däremot att de fått lågt gehör för alternativa/kompletterande lösningar, vilket i detta fall hade kunnat motverka omprövningsbeslutet.

4.2.3. Konsekvenser för näringslivets planering

I efterföljande stycken beskrivs de konsekvenser som företrädare för Södertälje kommun och Scania lyft fram relaterat till näringslivets planering, med anledning av omprövningsbeslutet.

Begränsade direkta effekter kopplat till E4/E20 Södertäljebroen

Från samtalen med företrädare på Södertälje kommun och Scania har inga direkta effekter kunnat identifierats för näringslivets planering med anledning av omprövningen av E4/E20 Södertäljebroen. Det vill säga att inga konkreta investeringar eller planering i anslutning till objektet har gått till spillo. I stället framhävs upplevda effekter, vilket utvecklas nedan.

Upplevda effekter i form av oro för näringslivet med anledning av att en åtgärd saknas för Södertäljebroen

Såväl företrädare för Södertälje kommun som Scania uttrycker stor oro för konsekvenser som *kan* uppstå för näringslivets planering om ingen åtgärd genomförs för Södertäljebroen. Det vill säga att även om aktörerna båda välkomnade omprövningsbeslutet, i och med oro över byggtiden, så betonar de samtidigt att det finns ett stort behov av en åtgärd framgent.

Scania framhäver att konsekvenser kan komma att uppstå kopplat till sårbarheter vad gäller flöden av gods, varor och människor. Dels för Scania, dels för Södertäljes exportindustri i stort och Stockholmsregionens näringsliv i övrigt. Södertälje kommun är inne på samma linje, men framhäver därtill att det vore förödande för kommunens utveckling om stora näringslivsaktörer såsom Scania och Astra Zeneca skulle omlokalisera sina verksamheter, vilket upplevs som en risk. Företrädaren för kommunen understryker även att företagets satsningar hotas av den lösning som Trafikverket tidigare föreslagit (vilket Scania också bekräftar):

"Hur skulle Södertälje bli om Scania och Astra Zeneca lägger ner? Det skulle bli enorma problem. Deras satsningar gungar rejält med den här lösningen."

4.2.4. Övriga perspektiv och upplevelser av omprövningen

I efterföljande stycken beskrivs övriga perspektiv som har framförts under intervjuerna.

Södertälje kommun har fått till bättre kollektivtrafiklösningar sedan omprövningsbeslutet

En positiv 'spin-off' av omprövningsbeslutet är enligt företrädaren för Södertälje kommun att kommunen har fått till bättre kollektivtrafiklösningar i samverkan med Region Stockholm och Scania. Företrädaren upplever att de har fått gehör från regionen kring behovet av ökad kollektivtrafik, framför allt till arbetsplatser i kommunen, och uttrycker att:

"Ny busslinje rullar och ska utökas. Scania går in och köper busstrafik genom oss som mellanhand av regionen. På så sätt kan vi mildra konsekvenser. Vi håller på att bygga nya kollektivtrafikfält och har fått statsbidrag för det. Positiv spin-off av det här."

Företrädare för Region Stockholm uttrycker i sin tur att Södertälje kommun har varit framgångsrika i att identifiera och agera på behov som kommunen har, och proaktivt sökt lösningar i samverkan med andra aktörer. Dels med regionen, dels med Scania som drar nytta av ökad kollektivtrafik.

Konsekvenser och effekter för Trafikverket

Företrädare för Trafikverket uttrycker att den största konsekvensen av omprövningen för deras del är nedlagd planeringstid som riskerar att gå till spillo om objektet inte återupptas. Det vill säga direkta kostnader i form av "sunk costs". Om objektet återupptas uppskattar företrädaren att ytterligare ett års planeringsarbete kommer att behöva genomföras. En relaterad konsekvens är att upphandlade konsultavtal kopplat till objektet har fortlöpt efter omprövningen och fortsatt rullar under hösten 2024. Detta ses som tidigare nämnt som delvis positivt, eftersom Trafikverket får en någorlunda färdig leverans att eventuellt jobba vidare med, men däremot har konsulten yrkat på omställningskostnader på grund av förändrat uppdrag som lett till ökade kostnader för Trafikverket. Vidare framhåller företrädare för Trafikverket, liksom andra aktörer, att behovsbilden för en åtgärd för Södertäljebro fortsatt är stor:

"Om det inte plockas upp så är det robustmässigt en stor problematik – bron är 60 år gammal. Ingen fara med trafikering idag, men det är gamla broar. Så det kommer behöva bytas eller byggas om. Mycket av våra åtgärder skulle vara robusthetsåtgärder."

Trafikverket framhåller också, liksom övriga aktörer, att tillit mellan planeringsnivåer och gentemot näringslivet upplevs påverkas negativt av omprövningar (generellt).

Negativ påverkan på systemeffekter och stråk

Trafikverket påpekar även att negativa effekter uppstår på transportsystemet i stort med anledning av omprövningen. Framför allt relaterat till att Förbifart Stockholm inte uppnår full potential om Södertäljebro E4/E20 inte byggs. Skulle objektet återupptas kommer nyttorna av Förbifart Stockholm oavsett att försenas, i och med att Södertäljebro E4/E20 kommer att byggas senare än planerat.

4.3. SAMMANFATTNING

Företrädare för Trafikverket, Södertälje kommun, Region Stockholm och Scania anser att omprövningen av E4/E20 Södertäljebro främst berodde på Södertälje kommuns (m.fl.) invändningar mot byggtiden. Det vill säga att kostnadskontroll inte uppfattades utgöra den huvudsakliga grunden till omprövningen av objektet. Kommunens påverkansarbete inkluderade att ta fram underlag som visade på lokala konsekvenser under byggtiden, vilket kommunicerades till Trafikverket och regeringen. Trots detta anser Södertälje kommun och övriga aktörer att behovet av en åtgärd för Södertäljebro fortsatt är stort, och samtliga förväntar sig att en sådan inkluderas i den nationella planen under nästa planperiod. Åsikterna går däremot isär mellan aktörerna kring vilken typ av åtgärd som bör inkluderas.

Varken Södertälje kommun eller Region Stockholm har framhåvt direkta effekter med anledning av omprövningen. Det har dock till viss del skapat ökad planeringsosäkerhet för kommunen och upplevelser av uteblivna nyttor. Dessa konsekvenser är dock inte nödvändigtvis med anledning av omprövningen i sig, utan

beror framför allt på att en åtgärd saknas för Södertäljebron generellt. En positiv 'spin-off'-effekt som uppstått i eftermälet av omprövningen är att bättre kollektivtrafiklösningar har utvecklats lokalt.

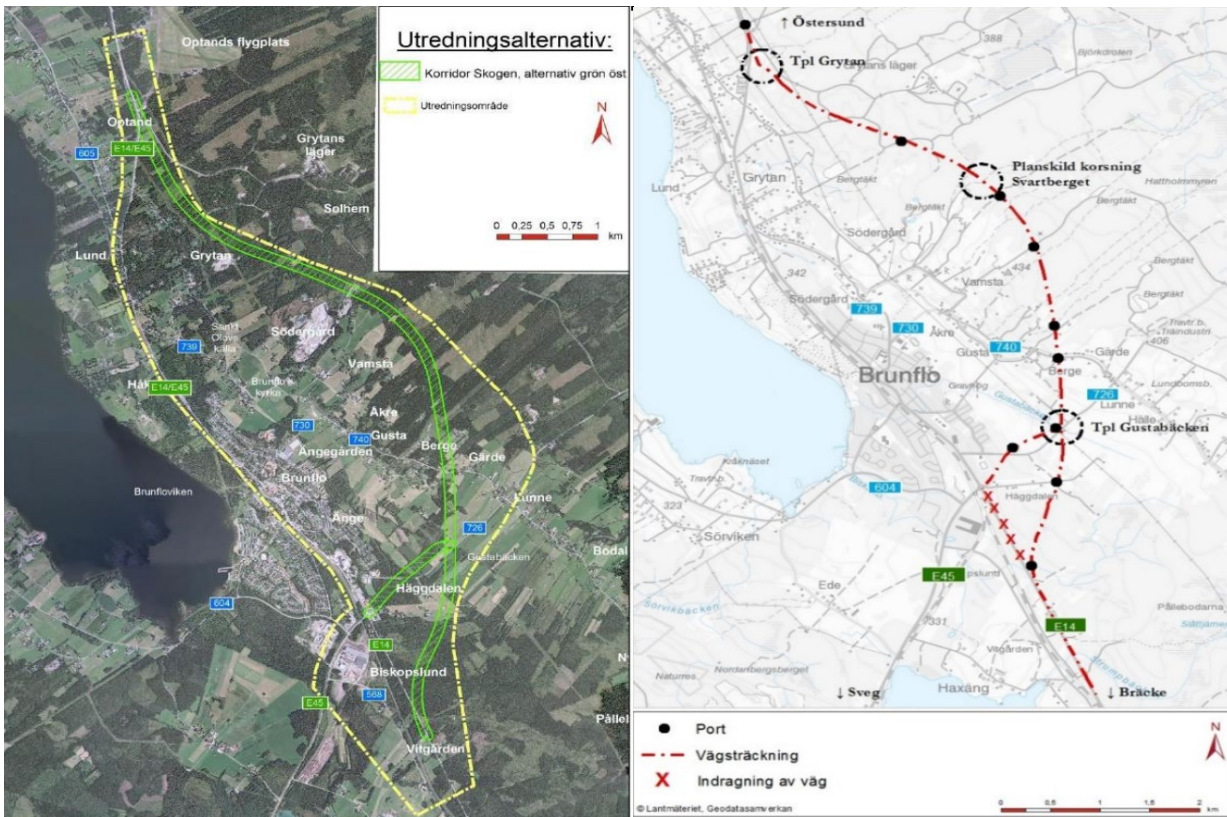
För näringslivet har inga direkta effekter identifierats, men det finns oro över dagens trängselproblematik såväl som en ohållbar trafiksituation under byggtiden om objektet återupptas. Om stora aktörer som Scania eller Astra Zeneca omlokaliserar sina verksamheter skulle det påverka kommunen avsevärt.

Slutligen påpekas att tillit och förtroende mellan planeringsnivåer riskerar att påverkas när planer ändras, särskilt om kommunikationen är bristfällig. Trafikverket noterar också att borttagandet av E4/E20 Södertäljebron innebär suboptimeringar i transportsystemet, särskilt relaterat till Förbifart Stockholm.

5. FALLSTUDIE 3 – E14 LOCKNE-OPTAND/FÖRBI BRUNFLO

5.1. BAKGRUND OCH HISTORIK

E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo (fortsättningsvis ”Förbi Brunflo”) var en namngiven, och fastställd investering under planperioden 2014–2025 till en uppskattad kostnad av 150 mnkr (i den aktuella planens prisnivå 2013–06).⁵² Under planperioden 2018–2029 var investeringen fortsatt namngiven, då till en uppskattad kostnad av 466 mnkr (i den aktuella planens prisnivå 2017–02).⁵³ Under samma planperiod bortprioriterades investeringen i fastställelsebeslutet. I planförslaget 2022–2033 var investeringen med som ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram på 10 procent, till en kostnad på 743 mnkr (i den aktuella planens prisnivå 2021), men fanns dock inte med i fastställelsebeslutet.⁵⁴



Figur 3: Objektskarter E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo. Vänster karta visar den föreslagna korridoren år 2016. (Trafikverket, 2016). Höger karta visar den föreslagna korridoren år 2021. (Trafikverket, 2021).

5.1.1. Syfte och förslag på åtgärd

E45 sträcker sig från Göteborg i söder till Karesuando i norr och är en viktig förbindelse i inlandet för person- och godstrafik. E14/E45 går ihop mellan Brunflo och Östersunds tätorter och har en viktig funktion för näringslivets transporter, turist- och besöksnäring och arbetspendling. Genom Brunflo tätort bildas höga trafikflöden som leder till brister och problem i form av framkomlighet för alla trafikantslag, bristande trafiksäkerhet och olika miljöstörningar.⁵⁵

⁵² (Trafikverket, 2016)

⁵³ (Trafikverket, 2017)

⁵⁴ (Trafikverket, 2021)

⁵⁵ (Trafikverket, 2021)

I det samhällsekonomiska beslutsunderlaget från 2016 uppgavs objektets syfte vara att bidra till att uppnå det övergripande transportpolitiska målet genom att öka framkomligheten och förbättra tillgängligheten på E14/E45 förbi Brunflo samt att uppfylla de arkitekturpolitiska målen och de miljömål som är aktuella för objektet.⁵⁶ Förslag till åtgärd omfattade en korridor/vägsträcka för att möjliggöra förbifart utanför Brunflo tätort (se vänster karta i figur 3).

I det samhällsekonomiska beslutsunderlaget från 2021 kvarstod samma syfte, med tydliggörandet att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister på befintlig väg genom Brunflo.⁵⁷ Vidare presenterades en ny korridor (se höger karta i figur 3), som medförde en längre vägsträckning än tidigare förslag. Åtgärdsförslaget inkluderade även tillkommande gång- och cykelväg genom Brunflo tätort.

5.1.2. Samhällsekonomisk bedömning

I båda samhällsekonomiska beslutsunderlag bedöms Förbi Brunflo som samhällsekonomiskt olönsam med nettonuvärde på -738 mnkr. De beräknade nyttorna bedöms varken täcka de kostnader eller negativa nyttor som objektet beräknas medföra. Det största negativa bidraget bedöms uppstå för landskapet. I den samhällsekonomiska effektbedömningen från 2021 specificeras att vägsträckningen innebär att mark tas i anspråk som påverkar kultur-, miljö- och naturvärden negativt samt leder till ökad barriäreffekt för djurlivet samt ökade bullerstörningar längs ny väg.⁵⁸ Klimatet påverkas också negativt av längre och snabbare väg samt av utsläpp relaterade till bygget av ny väg. Däremot uppges att tätorten Brunflo gynnas genom att luften förbättras, bullernivåerna minskar och tillgängligheten förbättras genom bland annat minskade barriäreffekter (framför allt för gång och cykel och minskad bullerexponering sett till helheten). Samtidigt lyfts att handel i Brunflo kan missgynnas av att trafik flyttas ut från tätorten.

5.1.3. Hur har intressenterna uttryckt sig om objektet hittills?

I samrådsredogörelsen från 2015 (dvs. den tidigare korridoren) framkommer yttranden från bland annat Östersunds kommun, Region Jämtland Härjedalen, Länsstyrelsen, näringslivet och privatpersoner.⁵⁹ Bland aktörerna framkommer varierade ställningstaganden kring objektet:

- Länsstyrelsens yttrande tar fasta på påverkan på miljön och landskapet, där det framför allt lyfts att objektet kommer påverka viktiga natur- och kulturvärden, jordbruksmark och kalkstensbrott negativt.
- Östersunds kommun ser positivt på objektet då det skulle leda till mindre störningar och bättre miljö och tillgänglighet i Brunflo tätort. Kommunen ställer sig dock frågande till hur förbifarten ska ansluta till kommunens gatunät och påpekar att en väl fungerade anslutning spelar stor roll för vägsträckans nytta. Kommunen efterfrågar även bedömning av ekonomiska konsekvenserna för näringslivet i Brunflo centrala delar.
- Region Jämtland Härjedalen ser positivt på objektet och anser att det är viktigt att förbifarten kommer till stånd på grund av betydelsen den har för den regionala utvecklingen. En stor del av trafiken alstras lokalt och förbifarten är viktig att genomföra för att minska detta.
- Sveriges åkeriföretag ser positivt på objektet då förbifarten effektiviserar transporter längs sträckan.
- Flera privatpersoner ser negativt på objektet och anser att förbifarten kan påverka Brunflos utveckling negativt, bland annat genom att verksamheter i Brunflo tätort missgynnas. Det uttrycks också oro kopplat till att förbifarten bidrar till barriäreffekter i landskapet.

En samrådsredogörelse för den nya korridoren som presenterades 2021 har inte kunnat lokaliseras.

⁵⁶ (Trafikverket, 2016)

⁵⁷ (Trafikverket, 2021)

⁵⁸ (Trafikverket, 2021)

⁵⁹ (Trafikverket, 2016)

Brunflo ingår i Östersunds kommun och är den näst största tätorten och en fullserviceort som är viktig för omgivande landsbygd.⁶⁰ I orten finns god kollektivtrafik och övriga förbindelser, många arbetstillfällen och mycket mark i kommunal ägo, vilket ger förutsättningar för utbyggnad. Den statliga infrastrukturen, inklusive Inlandsbanan, Mittbanan, E45 och E14, delar orten i två halvöar och skapar särskilda utmaningar för ortens utveckling i form av barriäreffekter. Inriktningen i översiktsplanen är att utveckla Brunflo på ett sådant sätt att barriärerna kan överbyggas och tillgängliga och säkra rörelsestråk skapas inom och genom samhället. Relaterat till detta framför kommunen ett positivt ställningstagande till att objektet Förbi Brunflo byggs, och specificerar att det möjliggör bland annat bostadsutveckling och ökad säkerhet och framkomlighet på europavägen. Kommunen framför även att en hög ambition ska finnas när det gäller förbifartens utformning, både avseende placering i landskapet och utformning av genomfarten genom Brunflo.

Sedan 2021 arbetar Östersunds kommun med en utvecklingsplan för Brunflo.⁶¹ I utvecklingsplanen går att läsa att delar av dagens centrum består av trafik- och parkeringsytor för bil, medan vistelseytor för ortens invånare är sparsamma.⁶² Vidare uppges att en modernisering av centrumområdet länge har diskuterats och att det finns behov av att skifta fokus från hårda ytor till grönska, sittplatser och gångstråk för att ge plats åt den nya infrastrukturen där människan står i fokus. Åtta politiskt utsedda utvecklingsområden ska styra utvecklingen. Av dessa framgår inga tydliga ställningstaganden kopplat till E14/E45 specifikt, men det lyfts att europavägen delar Brunflo i en nordlig och sydlig del och att det behöver bli enklare att passera över och under vägen.

5.1.4. Omprövningen och resultaten av kostnadsöversynen

Likt tidigare beskrivet bortprioriterades Förbi Brunflo i fastställelsebeslutet för planperioden 2018–2029.⁶³ I planförslaget 2022–2033 var investeringen med som ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram på 10 procent, men fanns inte med i fastställelsebeslutet. Regeringen angav ingen motivering till borttagandet i fastställelsen.

5.2. KONSEKVENSER AV OMPRÖVNINGEN

För denna fallstudie har företrädare för Trafikverket (Norra regionen), Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun intervjuats.

För att förstå konsekvenserna behöver aktörernas agerande efter beslut om omprövning, och till viss del deras arbete innan omprövningen, beskrivas mer utförligt. Avsnitt 5.2.1 fokuserar på detta. Efter detta, genom avsnitt 5.2.2 till 5.2.4, följer beskrivningar av konsekvenser för regional och kommunal planering, näringslivets planering och övriga perspektiv och upplevelser som företrädarna själva har belyst.

5.2.1. Hur agerade aktörerna efter beslut om omprövning?

I efterföljande stycken beskrivs hur företrädare för Trafikverket Norra regionen, Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen tolkade omprövningsbeslutet och agerade i relation till det.

Omprövningen kom inte som en chock för någon av aktörerna

Från intervjuerna med företrädare för Trafikverket, Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun framkommer att det inte var en överraskning för någon av aktörerna att objektet Förbi Brunflo omprövades. Detta dels eftersom objektet ökat i kostnader och kontinuerligt bedömts som samhällsekonomiskt olönsamt, dels eftersom objektet i Norrlands inland upplevs vara av låg prioritet i den nationella planen. Även om beslutet om omprövning inte kom som en chock så var det en besvikelse, framför allt för regionen och kommunen.

⁶⁰ (Östersunds kommun, 2024)

⁶¹ (Östersunds kommun, 2024)

⁶² (Östersunds kommun, 2021)

⁶³ (Trafikverket, 2021)

Företrädare för Trafikverket beskriver att planeringen för objekt Förbi Brunflo var långt gången vid tillfället för omprövningen. Bland annat hade flera korridorer föreslagits och utretts i olika perioder. Det pågick även arbete med att utarbeta en detaljerad vägplan för den senaste korridoren. Under projektets gång hade Trafikverket dock genomfört flera beräkningar och osäkerhetsanalyser där objektet bedömts som olönsamt, vilket gjorde att omprövningsbeslutet inte kom som en chock. Trafikverkets företrädare uttrycker i relation till detta att det i grunden inte är något fel med omprövningar, särskilt när det gäller objekt med höga kostnader och låg lönsamhet. Företrädaren upplever dock att bedömningsgrunderna kan variera mellan olika objekt i nationell plan, vilket kan vara problematiskt. Exempelvis upplevs ofta politiskt intresse kunna trumfa andra parametrar (såsom kostnadskontroll).

Företrädare för Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun uttrycker vidare under respektive intervju att objekt i den aktuella geografin upplevs vara av låg prioritet i den nationella planen. Ofta på grund av att de visar sig samhällsekonomiskt olönsamma enligt Trafikverkets beräkningar. Därför var aktörerna inte heller chockade över beslutet. Regionens företrädare beskriver att omprövningsbeslutet togs emot negativt, men att de fortsätter lobba för att objektet ska bli av. Det pågår också bredare diskussioner i regionen kring hur objekt i Norrlands inland ska kunna bli av trots låg bedömd lönsamhet, där företrädaren uttrycker:

"Vi följer noga basprognoser och så vidare som TRV tar fram, men upplever att vi inte vet om man i slutändan använder sig av det eller går rakt på SEB:arna. För där är det ju rött! Där blir det rött utifrån kriterierna som råder, när man pratar om icke-storstadsområden. Det blir en stor skevhet i landet. Vill man hålla ihop Sverige är det svårt att gå rakt av på SEB:arna. Det skulle vi vilja se tydligare, vilka kriterier man går på i bedömningarna, mer information om detta."

Delade uppfattningar om grunderna till omprövningsbeslutet

Företrädaren för Trafikverket resonerar att omprövningsbeslutet delvis kan ha berott på olika politiska viljor kring objektet inom Östersunds kommun. Bland annat framkom delade meningar och debatt under de samrådsmöten som Trafikverket anordnade.

Varken företrädare för Region Jämtland Härjedalen eller Östersunds kommun har samma bild som företrädare för Trafikverket. Företrädare för regionen beskriver att de har bristande insyn i om detta var fallet eller inte, men upplever att politiska viljor ofta kan användas som "ursäkt" för att inte gå vidare med vissa objekt, eller omvänt. Regionen har vidare pekat ut Förbi Brunflo som ett viktigt objekt för den regionala transportinfrastrukturen i gällande regional transportplan. Östersund kommuns företrädare uppfattar inte att politiken i dagsläget är oeniga kring Förbi Brunflo. I stället framhäver företrädaren att det finns ett positivt ställningstagande i översiktsplanen till objektets genomförande. Däremot framhåller företrädaren att hen inte arbetat på kommunen under hela tidsperioden som Förbi Brunflo diskuterats.

Företrädare för Region Jämtland Härjedalen och Östersunds kommun beskriver att de inte fått tillräckligt med information om varför objektet Förbi Brunflo togs bort ur den nationella planen. Relaterat till detta efterfrågas större transparens, både från regering och Trafikverket kring bedömningar som görs i relation till objekt i nationell plan.

Trots omprövningen finns förhoppningar att objektet kommer att återupptas i framtiden

Företrädare för Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen har förhoppningar om att objektet Förbi Brunflo kan komma att återupptas vid ett senare tillfälle. Företrädare för regionen uttrycker att:

"Detta är en viktig åtgärd för utvecklingen av området, så vi kan inte släppa den. Vi måste driva det tills det blir gjort. Stora industrietableringar kommer ske mot Brunflo-hållet, då måste man verkligen se över transportlösningarna."

Företrädare för Östersunds kommun beskriver att kommunen har en liknande inställning som regionen, samt att de är medvetna om att Trafikverket arbetar med att uppdatera samhällsekonomiska bedömningarna för objektet. Däremot har kommunen låg insyn i Trafikverkets arbete kring detta. Företrädaren beskriver:

"Kommunen arbetar för att objektet ska tas upp igen. Vi som jobbar med Trafikverket vet dock att inget är klart förrän det är byggt, så vi drar inte i gång allt för mycket arbete innan vi har klara besked."

Företrädare för Trafikverket upplever objektets framtid som osäker. Efter omprövningen fortsatte Trafikverket med konsultarbete för att ta fram en vägplan, vilket är vanligt för objekt som avbryts eller förändras. Enligt företrädare för Trafikverket kan det skilja sig mellan objekt om de fortsätter planera eller inte efter omprövning, då det är beroende på individuella bedömningar.

5.2.2. Konsekvenser för regional och kommunal planering

I efterföljande stycken beskrivs de konsekvenser som företrädare för Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen (och till viss del Trafikverket) lyft fram relaterat till regional och kommunal planering, med anledning av omprövningsbeslutet.

Vissa direkta effekter i form av kostnader för planering på grund av omprövningen

Från samtalen med företrädare på Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen har inga direkta effekter i form av investeringskostnader kunnat identifierats för regional och kommunal planering med anledning av omprövningen av Förbi Brunflo. Det vill säga att inga konkreta investeringar har gått till spillo.

Till viss del har kostnader uppstått relaterat till planering på framför allt lokal nivå. Företrädare för Östersunds kommun beskriver att de arbetar utifrån olika scenarier i deras planering av verksamhetsmark och bostadsutbyggnad – ett scenario där Förbi Brunflo blir av, och ett utan. Samtidigt beskriver företrädaren att de planer som tagits fram är i mycket tidigt skede och inte "låser in" kommunen i större bemärkelse. Det vill säga att konsekvenserna i form av kostnader för planering kan ses som begränsade.

Omprövningen har skapat följd effekter i form av framför allt planeringsosäkerhet och till viss del kostnader för påverkansarbete

Den största konsekvensen som företrädare för Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen lyfter fram är att omprövningen av Förbi Brunflo har skapat följd effekter i form av planeringsosäkerhet. Detta eftersom det inte står klart idag vare sig objektet kommer att bli av, samtidigt som stora ytor mark har reserverats på obestämd tid för de två utarbetade korridorerna. Företrädare för Trafikverket bekräftar att den reserverade marken bidrar till planeringsosäkerhet för framför allt kommunen:

"Vi får fortfarande bygglovsförfrågningar från kommunen och andra: 'Kan vi bygga här?', 'Vågar jag ta över min släktgård här?' och så vidare. Lokaliseringsbeslutet finns ju kvar, så i korridoren är det svårt att få bygglov. Då måste kommunen fråga oss och vi måste säga ja eller nej. Korridorerna ska också ligga med i översiktsplaner, så det blir svårt för dem att planera. På obestämd tid är det så, vi har korridorer som ligger kvar i 50 år eller mer. Sällan vi tar bort dem – finns ett behov brukar det inte bli mindre med tiden."

Företrädare för Östersunds kommun beskriver att planeringsosäkerheten framför allt påverkar utbyggnad av bostäder och verksamhetsmark:

"Det är en liten 'död hand' som ligger i området för kommunens planering. Framför allt utgör områden runt sträckan strategiska lägen för verksamhetsmark. [...] Även på gång att bli mer aktuellt med Brunflo som bostadsort. Där ser vi att det är ett stort hinder att bygga centralt i och med buller från E14 och farligt gods och så vidare."

Företrädare för Östersunds kommun beskriver även att objektets osäkra framtid påverkar deras planering av gång- och cykelstråk. Detta eftersom E14 är ett prioriterat vägnät på statlig nivå, vilket skapar hinder för kommunen att anlägga passager och övergångsställen där de önskar för att binda ihop tätorten. I och med omprövningen stannade E14 i statlig ägo, i stället för att överlämnas till det kommunala vägnätet, som var en del av åtgärdsförslaget för Förbi Brunflo.

Slutligen lyfter framför allt företrädare för Region Jämtland Härjedalen att de behövt lägga ner resurser på påverkans- och utredningsarbete för att motivera för Trafikverket och/eller regeringen att lyfta in Förbi Brunflo i nationell plan igen. I detta arbete belyser regionen bland annat NATO-perspektivet, där den omlastningsterminal som planerats i Brunflo, som förlitar sig på att Förbi Brunflo blir av, är av stort intresse för Försvarsmakten.

Upplevda effekter på tillit och förtroende mellan planeringsnivåer och uteblivna nyttor

Framför allt företrädare för Region Jämtland Härjedalen påpekar att omprövningar (generellt) kan påverka tillit och förtroende mellan planeringsnivåer negativt. Företrädaren uttrycker i relation till detta:

”På något sätt måste vi kunna lita på planeringsprocesserna... Går man fram och kommer så pass långt i planeringen måste man kunna lita på att det genomförs. Det är långsiktiga planer och det går inte att rucka på hur som helst. Blir väldigt tydligt på regional nivå där vi tar större grepp med funktionella samband, hur vi knyter ihop länen, det är jätteviktigt att vi jobbar framåt. Det här är tunga nationella stråk det handlar om.”

Samtidigt anser både företrädare för regionen och kommunen att samverkan med Trafikverket kring objektet Förbi Brunflo har fungerat relativt bra. Däremot finns potential att utöka transparens i de bedömningar som gjorts och görs samt att ta hänsyn till fler perspektiv än de samhällsekonomiska bedömningarna gör idag.

Både företrädare för kommunen och regionen uttrycker även, likt tidigare lyft, besvikelse kring omprövningsbeslutet. Detta eftersom flera potentiella nyttor för utvecklingen av Brunflo tätort tillika de regionala funktionella sambanden i transportnätet uteblir. Företrädare för Region Jämtland Härjedalen beskriver att det inte finns någon "plan B" om objektet inte startas upp igen. Det vill säga att om objektet inte blir av så kan de inte göra annat än att använda den befintliga vägen som går genom Brunflo tätort.

5.2.3. Konsekvenser för näringslivets planering

I efterföljande stycken beskrivs de konsekvenser som företrädare för Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen lyft fram relaterat till näringslivets planering, med anledning av omprövningsbeslutet.

Begränsade direkta effekter kopplat till Förbi Brunflo

Från samtalen med företrädare på Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen har inga direkta effekter kunnat identifierats för näringslivets planering med anledning av omprövningen av Förbi Brunflo. Det vill säga att inga konkreta investeringar eller nedlagd planeringstid i anslutning till objektet har gått till spillo. I stället framhävs upplevda effekter, vilket utvecklas nedan.

Följdeffekt kopplat till utbyggnaden av en omlastningsterminal

En följddeffekt som företrädare för Region Jämtland Härjedalen framhåller är att omprövningsbeslutet har medfört planeringsosäkerheter kopplat till utbyggnaden av en omlastningsterminal. För att den tänkta lokaliseringen ska kunna vara möjlig är det ett måste att objektet byggs.

Upplevda effekter kopplat till näringslivetableringar, arbetspendling och regional utveckling

Likt tidigare lyft uppger både företrädare för Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen att omprövningen har skapat planeringsosäkerhet, som bland annat upplevs påverka potentiella näringslivetableringar i regionen negativt.

Ur ett regionalt utvecklingsperspektiv är förbifarten också av stor betydelse för arbetspendlingen och regionens tillgänglighet. Detta skulle inte bara gynna företagen genom snabbare och säkrare transporter, utan också öka säkerheten för invånarna i Brunflo då den tunga trafiken undviker tätorten. Företrädare för regionen uttrycker:

"Vi har många invånare som bor söder om Brunflo som pendlar in mot Östersund och där är Brunflo en flaskhals. Får vi förbifarten kommer det också gynna andra kommuner, det blir en mer integrerad arbetsmarknadsregion."

5.2.4. Övriga perspektiv och upplevelser av omprövningen

I detta avsnitt beskrivs övriga perspektiv som har framförts under intervjuerna.

Fokus i uppdraget är att identifiera konsekvenserna av omprövningen på regional och kommunal planering, samt i förekommande fall näringslivets planering, vilket beskrivits ovan. Ett kompletterande perspektiv som framhävts av Trafikverket är att den planeringsosäkerhet som uppstår för kommunen och regionen när stora markområden "reserveras" samtidigt ger Trafikverket bra planeringsförutsättningar för framtiden.

Trafikverkets företrädare uttrycker relaterat till detta att:

"Korridorerna skapar möjligheter för oss att planera, att vi har tillgänglig mark."

Trots att kommunala och regionala aktörer upplever osäkerhet kring markområdena ger det med andra ord Trafikverket bättre möjligheter att planera och genomföra sina objekt på ett effektivare sätt.

Företrädare för Trafikverket beskriver även att de har behövt genomföra en åtgärd efter omprövningen för att förbättra infrastrukturen i området och ge boende i Brunflo en "hjälpig förbättring". Åtgärden innefattade anläggandet av en gång- och cykelbana i Brunflo tätort, för att förbättra förhållandena för boende och särskilt för de som går och cyklar.

5.3. SAMMANFATTNING

Varken företrädare för Trafikverket, Östersunds kommun och Region Jämtland Härjedalen var förvånade över att objektet Förbi Brunflo omprövades. Detta dels eftersom det bedömts samhällsekonomiskt olönsamt i flera omgångar, dels eftersom objekt i den aktuella geografien ofta upplevs vara nedprioriterade på nationell nivå. Kostnadsökningarna som uppstått belystes inte i större bemärkelse av någon aktör som intervjuats som den huvudsakliga anledningen till omprövningsbeslutet. Trafikverket tror att politiska skiljaktigheter på lokal nivå kan ha påverkat beslutet, vilket däremot inte bekräftas av vare sig kommunen eller regionen. Regionen och kommunen upplevde stor besvikelse över omprövningen och arbetar vidare för att objektet ska återupptas i nationell plan. Det vill säga att omprövningen inte uppfattas som att "lagt kort ligger".

Inga betydande direkta effekter för regional och kommunal planering har identifierats inom ramen för fallstudien. Däremot har följd effekter i form av framför allt planeringsosäkerhet uppstått, vilket påverkar kommunens utveckling i hög utsträckning. Detta innefattar bland annat planering av bostäder, verksamhetsmark och gång- och cykelbanor. Trafikverket har genomfört en åtgärd för att förbättra förutsättningar för gående och cyklister i området. Regionen har lagt ner resurser för påverkansarbete gentemot nationell nivå, vilket utgör en följd effekt av omprövningen. Till viss del har upplevda effekter uppstått i form av påverkan på tillit och förtroende mellan planeringsnivåer och upplevda uteblivna nyttor.

För näringslivet är det framför allt uteblivna nyttor som framhävs som konsekvenser. Detta i form av brister kopplat till arbetspendling och fortsatta utmaningar för regional tillgänglighet. En följd effekt är att planeringen av en omlastningsterminal står inför en osäker framtid med anledning av omprövningsbeslutet.

Trafikverket framhäver slutligen att den planeringsosäkerhet som uppstått för framför allt kommunen, med anledning av att stora ytor mark reserverats i två korridorer, tvärtom utgör goda planeringsförutsättningar för den nationella nivån vid eventuella framtida åtgärder.

6. GENERALISERBARA KONSEKVENSER OCH SLUTSATSER

Denna studie har undersökt hur regional och kommunal planering, och i förekommande fall näringslivets planering, påverkas av regeringens omprövning av infrastrukturinvesteringar. Syftet har varit att öka förståelsen för de samlade konsekvenser som kan uppstå av sådana omprövningar. I genomförandet har tre fallstudier undersökts: Sydostlänken, E4/E20 Södertäljebron och E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo. Nedan presenteras generaliserbara konsekvenser och slutsatser utifrån resultaten från fallstudierna. Avslutningsvis presenteras några observationer som inte kan anses vara generaliserbara, men däremot viktiga iakttagelser för respektive fallstudie.

→ Begränsade investeringskostnader har gått till spillo på grund av omprövningsbesluten

De tre fallstudierna visar samtliga att omprövningsbesluten inte har resulterat i signifikanta direkta effekter i form av förlorade investeringar för varken kommuner, regioner eller näringslivsaktörer. Det vill säga att inga konkreta genomförda investeringar i anslutning till objektet har lyfts fram av de intervjuade aktörerna. Generellt tycks aktörerna heller inte "överplanera" för tidigt i planeringsprocessen, vilket kan visa på en medvetenhet om osäkerheter kring infrastrukturplanering. Det kan också tyda på att aktörerna är vana vid att hantera planeringsosäkerhet mer generellt, där kommuner och regioner inväntar att göra större egna investeringar till det första spadtaget för en transportinfrastruktursatsning. Med detta sagt finns stora samordningsvinster om regionala och kommunala aktörer är synkroniserade med Trafikverket och planerar effektivt tillsammans.

Slutsatsen är att konsekvenserna av omprövning inte är så omfattande eller negativa att de talar emot omprövning som ett sätt att stärka kostnadskontrollen.

→ Däremot kan nedlagt planeringsarbete till viss del gå till spillo

Den huvudsakliga konsekvensen av omprövning som aktörerna lyfter fram är att de i varierande grad lägger ner tid och personalresurser på planeringsarbete kopplat till transportinfrastruktursatsningarna. Det är dock inte säkert att allt arbete kan räknas som att det "går till spillo" med anledning av omprövningar, eftersom vissa delar kan fortsätta vara relevanta om objektet blir av, och kanske även oavsett.

Några kommuner beskriver dock att de i vissa fall behöver ta fram detaljplaner när objekten kommit in i den nationella planen, eftersom dessa ska finnas på plats när objektet väl ska börja planeras vidare och slutligen byggas. Detta för att kommunala planer inte ska riskera att stoppa upp processen.

Intervjuade kommuner uttrycker att en konsekvens som skulle drabba dem om omprövningar blir vanligare är att de potentiellt kommer att bli ännu mer restriktiva med den kommunala planeringen. Trafikverket kan då behöva ha kommit väldigt långt i sina planer innan kommunerna är beredda att påbörja sitt planeringsarbete. Detta kan innebära att de inte är lika startklara som Trafikverket skulle önska när infrastrukturobjekt väl ska genomföras. Det kan dock ses som positivt att kommuner och regioner inte drar i gång omfattande planeringsarbete som skulle kunna bli i onödan, men samtidigt innebär det att de samhällsnyttor som uppstår om objektet faktiskt byggs kommer att förskjutas och fördröjas om objekt försenas.

→ Omprövningsbeslut kan resultera i en "död hand" på kommunal och regional planering

Kommuner har uttryckt att planeringsosäkerheten kring infrastrukturobjekten leder till att det läggs en "död hand" på viss övrig planering i kommunen. Den ökade osäkerheten som omprövning leder till kan påverka områdets utveckling och attraktivitet generellt, på grund av svårigheter att planera innan förutsättningarna kring transportinfrastrukturen är klargjorda. Detta kan gälla exempelvis bostäder, verksamhetsmark, nyetableringar av industrier och företag, övrig transportplanering i kommunen eller regionen, samt kompetensförsörjning. Om perioderna av osäkerhet drar ut på tiden och blir allt längre, blir problemet mer

uppenbart och kostsamt. Det finns också en risk att långa perioder av osäkerhet gör att aktörer i slutändan inte planerar de mest effektiva och bästa lösningarna.

Älmhult kommun sa i intervju att Sydostlänken har varit en del av översiktsplaneringen de senaste tio åren och att de har anpassat ett antal detaljplaner efter att Sydostlänken och triangelspåret ska komma, men att inget faktiskt har byggts än. Karlshamns kommun har behövt genomföra den kommunala planeringen för stadsutveckling i nära dialog med Trafikverket för att kunna planera så långt som möjligt trots osäkerheten kring infrastrukturobjektet.

Denna punkt går också att återkoppla till de remissvar till Trafikverkets inriktningsunderlag till nationell plan 2026–2037 som presenterades tidigare i denna rapport. Flera aktörer uttryckte då att de ser risker med omprövningar av objekt då det leder till planeringsosäkerhet och skadar förutsebarheten. I remissvaren från Region Värmland, Sollentuna kommun och Kalmars länsstyrelse efterfrågades relaterat till detta en tydlig och transparent process där Trafikverket kommunicerar med kommuner och regioner för att minska planeringsosäkerhet.

→ **Många aktörer lägger ner resurser på lobbying/påverkansarbete**

Många av de intervjuade aktörerna berättar om att de lagt mycket tid och resurser på att arbeta med påverkansarbete gentemot Trafikverket och regeringen kopplat till infrastrukturobjekten för att de ska få en plats i nationell plan. För kommunerna får det konsekvensen att annat arbete som aktörerna annars hade ägnat sig åt nedprioriteras.

Relaterat till påverkansarbete finns också indikationer att nya intressen kan rita om spelplanen för prioriteringen av investeringar i transportinfrastruktur. Bland annat är ett återkommande argument som lyfts i samtliga fallstudier att infrastrukturinvesteringarna blir viktigare i och med Sveriges inträde i NATO. Det vill säga utifrån ett beredskapsperspektiv.

→ **Omprövning uppfattas inte som definitiva beslut om att objektet läggs ner**

Från intervjuerna har det framkommit att omprövningsbesluten av kommuner och regioner ofta tolkas som förskjutningar eller förseningar, snarare än definitiva beslut om nedläggning. Många av de intervjuade aktörerna hoppas att objekten kan bli av ändå, vilket också förstärks av att behovet av att åtgärda brister som Trafikverket identifierat kvarstår.

Att aktörerna tolkar omprövning av objekt som tillfälliga pauser och uppskjutningar kan också ha med den sedan tidigare väl rotade "lagt kort ligger"-parollen om att objekt som väl kommit in i nationell plan tidigare i väldigt få fall tagits bort.

Vi har också noterat att även Trafikverket i alla de studerade fallen fortsatt arbetar med att objekten, efter att regeringen tagit bort dem, utefter tesen att de kan plockas med i nationell plan igen i ett senare skede.

→ **Historik, tolkning och agerande i relation till omprövningar påverkar utfallet av konsekvenser**

En viktig iakttagelse relaterat till de konsekvenser som identifierats är att historiken kring objekten, ihop med aktörernas tolkning och agerande i relation till omprövningarna, påverkar vilka konsekvenser som faller ut. Relaterat till detta visar samtliga fallstudier att omprövningsbeslut inte uppfattas grunda sig enbart i kostnadsökningar och objektets samhällsekonomi.

Flera av de intervjuade kommunerna och regionerna lyfter fram att lobbying och påverkansarbete påverkar regeringens beslut om vilka objekt som bör omprövas och också huruvida de omprövade objekten kommer att återupptas efter omprövning eller läggas ner. Flera av de intervjuade kommunerna har också uppfattningen att politiska intressen kan påverka bedömningar och beslut.

Ett annat skäl till att omprövning sker som lyfts fram av de intervjuade aktörerna är bristfällig planering, det vill säga att objektet inte varit tillräckligt "planmoget". Kommunerna ser då att det är Trafikverkets roll att planera bättre i tidiga skeden, och att kommunerna inte har någon rådighet över detta.

Företrädare för Olofströms kommun sa i intervjun att deras uppfattning av problematiken med kostnadsökningar beror på att regeringen lovar för mycket (och lägger in för många objekt i nationell plan), vilket leder till att Trafikverket inte kan leverera samtliga dessa på grund av bristande medel och resurser.

För att omprövning ska få förståelse hos de aktörer som påverkas, är det viktigt att transparensen kring besluten är hög och att de får tillräcklig information från regeringen och Trafikverket. I intervjuerna framkom att det saknas tydliga motiv till varför objekt stryks eller inte får planerings- eller byggstart.

→ **Kostnadskontroll uppfattas inte alltid vara den huvudsakliga grunden för omprövningsbeslut**

Likt tidigare slutsats konstaterat så ser aktörerna som intervjuats att flera parametrar kan ligga till grund för omprövningsbesluten. Aktörerna framhåller även att det är svårt att veta exakt vad som föranlett omprövningar av specifika objekt, eftersom transparensen i besluten upplevs vara låg. Med detta sagt kan vi notera ett mönster att kostnadskontroll sällan framhävs i särskilt stor utsträckning av aktörerna.

Från fallstudien för Sydostlänken framkom en skepticism från de berörda kommunerna kring att det som gjordes i kostnadsöversynen inte var att sänka några kostnader genom att effektivisera processer och rutiner eller göra dem mer ändamålsenliga, utan att kostnadsminskningen endast bestod i bortplockande av delar av objektet på bekostnad av sänkt funktion. Kommunerna uppfattade inte att det skulle vara syftet med Trafikverkets och regeringens arbete med att förbättra kostnadskontrollen. Att det dessutom finns en risk att man i detta fall riskerar att förlora nyttor när man tar bort delar av objektet förstärker de kommunala aktörernas syn på vad syftet med den skärpta kostnadskontrollen egentligen är.

Omprövning av infrastrukturobjekt kan ses som ett sätt att bygga in en incitamentsstruktur för bättre kostnadskontroll i planeringssystemet. Intervjuade kommuner uttryckte att de inte är delaktiga i att ha kontroll över kostnaderna för objekten, utan att detta är Trafikverkets uppgift, och därmed blir konsekvensen för kommunerna att de enbart får ut de negativa konsekvenserna av omprövning och kostnadskontroll.

→ **Omprövning leder till upplevelser av uteblivna framtida nyttor och kan påverka på tillit och förtroende mellan planeringsnivåer**

Omprövning resulterar också i en tydlig upplevelse av förlustaversion hos de aktörer som drabbas av att objekt tas bort eller ändras. Detta gäller såväl kommuner, regioner som näringsliv. Genom omprövningen blir det tydligare för aktörerna att framtida lokala nyttor kommer att utebli om investeringar i transportinfrastrukturen inte blir av, vilket väcker missnöje över att förlora något de blivit tilldelade och lovade. Däremot noterar vi att en upplevelse av uteblivna framtida nyttor är något som kommer att uppstå var omprövning eller uteblivna investeringar än sker, och de hade till och med kunnat bli större någon annanstans. Så sett till samhällsekonomi som helhet så behöver inte denna aspekt tala för att omprövning är negativt, men det stärker argument kring att information och transparens är viktigt.

Kommunerna som berörs av Sydostlänken uttrycker också att borttagandet av triangelspåret skapar en suboptimering av de totala nyttorna och av potentiella systemeffekter. För Södertäljebron uttrycker kommunen liknande upplevelse eftersom de maximala nyttor av Förbifart Stockholm inte kan uppnås utan ökad kapacitet i Södertälje. Flera av de intervjuade aktörerna uppmanar Trafikverket och regeringen att ha ett större helhetsperspektiv och stråktänk samt att beakta systemeffekter i sina beslut om omprövning.

Relaterat till upplevda effekter så uppger aktörer i samtliga fallstudier att tillit och förtroende mellan planeringsnivåer kan påverkas negativt om omprövningar blir vanligare i framtiden. Det kan också försvåra för aktörer på olika nivåer att samverka och samplanera effektivt. Återigen ställs därför högre krav på transparens kring omprövningsbeslut, för att minimera risker.

→ Om omprövningar blir vanligare i framtiden kan konsekvenserna se annorlunda ut

Om omprövning av infrastrukturobjekt i nationell plan blir vanligare i framtiden är det viktigt att känna till vilka konsekvenser det kan få för kommunala och regionala aktörer. De slutsatser vi drar ovan gäller innan planeringen har anpassats till den nya typen av process där omprövning är vanligare.

När en tydligare ny planeringsprocess etablerats kommer sannolikt osäkerhetskostnaderna bli lägre eftersom berörda aktörer anpassar sig och har mer information. En förutsättning för att det ska kunna ske är dock att just denna information förmedlas från Trafikverket och regeringen. En förutsättning för att skapa mer förståelse och tillit till processen är att berörda aktörer får information om hur bedömningen som ligger till grund för beslutet gjordes.

Det är tydligt att kommuner och regioner har viss vana att hantera osäkerhet och långa tidshorisonter. Det kan dock vara annorlunda för näringslivet, som har kortare tidshorisonter och inte samma "vana" med planeringspraxis i offentliga organisationer. För att mildra de negativa upplevelsorna och effekterna för näringslivet bör de inkluderas i informationsdelningen från Trafikverket och regeringen.

Baserat på de diskussioner om potentiell medfinansiering av de delar av objektet som tagits bort i kostnadsöversynen som nu förs kring Sydostlänken så kan vi se ett scenario i framtiden där om omprövning blir vanligare kan det också komma att bli mer aktuellt med privata finansieringslösningar för objekt som riskerar att inte bli av annars. För Sydostlänken finns vissa planer om att delar av objektet som inte ryms inom nationell plan kan komma att delfinansieras av kommuner, regioner och näringslivet. Kopplat till detta uttrycker kommunerna ett behov om att det bör finnas en affärsmodell som skulle vara möjlig att tillämpa och som kan förenkla förfarandet kring alternativ finansiering av transportinfrastrukturobjekt.

6.1.1. Viktiga objektspecifika observationer

Samtliga iakttagelser som framkommit i denna studie kan inte generaliseras utan gäller enbart för de specifika fallen. Utöver de generaliserbara slutsatserna finns variationer i konsekvenser och effekter som är beroende av kontext och objekt. Dessa är än dock viktiga i sammanhanget och kan också de vara medskick i ett större planeringsperspektiv. Nedan presenterar vi särskilt viktiga iakttagelser för respektive fallstudie.

→ För Sydostlänken gjordes ingen samhällsekonomisk analys under kostnadsöversynen

Trafikverket genomförde ingen samhällsekonomisk kalkyl eller kvantitativ bedömning av förändringarna som föreslogs för Sydostlänken under kostnadskontrollen utan enbart en översiktlig konsekvensbeskrivning. Enligt Trafikverket är en sådan analys mycket komplex och det hade inte varit möjligt att genomföra en sådan under den tidsperiod som Trafikverket gavs för kostnadskontroll av regeringen. Flera kommunala aktörer har påpekat att de tror att samhällsekonomin för objektet som helhet (dvs dess nettonuvärdeskvot) kan ha blivit sämre med de borttagna delarna, men eftersom ingen samlad effektbedömning gjordes så är det omöjligt att svara på om det stämmer eller inte. Det är problematiskt om nytta försvinner vid en kostnadsöversyn och att detta inte blir tillräckligt utrett. Då riskerar man att förlora en del av syftet med kostnadskontrollen och hänsynstagandet till samhällsekonomi i Trafikverkets och regeringens beslut.

Därför blir det viktigt för regeringen att i framtiden ge Trafikverket tillräckligt med tid så att de kan genomföra samlade effektbedömningar och tillräckliga konsekvensanalyser om de tänkt att förändra objekt så att detta kan beaktas i regeringens beslut om att lägga in eller ta bort objektet efter omprövningen.

→ För E4/E20 Södertäljebron hade Trafikverket inte övervägt konsekvenserna av byggtiden tillräckligt väl innan det togs upp i nationell plan

För objekt E4/E20 Södertäljebron framstår det särskilt viktigt att belysa att den, enligt vissa aktörer, bristfälliga planeringen under byggtiden fick stor påverkan på omprövningsbeslutet. Enligt framför allt Södertälje kommun hade Trafikverket behövt göra mer noggranna utredningar och förslag för temporära

åtgärder under byggtiden för att inte påverka den lokala geografin negativt. Detta var särskilt angeläget i den komplexa kontext som Södertäljebron befinner sig i, nämligen en storstadsregion med hård trafikering och där passagen över kanalen utgör en viktig passage såväl som en välkänd flaskhals för länets transporter. Ett medskick till Trafikverket från kommunen är att tidigare i planeringsprocessen göra en mer gedigen bedömning även kring byggtiden för objekt i mer komplexa geografier.

Eftersom planeringen för byggtiden var bristfällig genomförde Södertälje kommun ihop med andra kommuner och näringslivsaktörer ett betydande påverkansarbete för att visa på de negativa konsekvenser som skulle uppstå under byggtiden. De, såväl som Trafikverket, uppfattar att detta påverkansarbete låg till grund för omprövningsbeslutet. Samtidigt är alla aktörer eniga om att en åtgärd behövs för Södertäljebron i närtid. Fallstudien påvisar på ett särskilt tydligt sätt behov av samverkan och dialog mellan planeringsnivåer för att säkerställa att infrastrukturprojekt kan genomföras som tänkt.

→ **För Förbi Brunflo har stora ytor mark för två potentiella korridorer reserverats för objektet, vilket utgör en planeringsosäkerhet för kommunen och en planeringsförutsättning för Trafikverket**

Omprövningen av objekt Förbi Brunflo har resulterat i att stora ytor mark för två korridorer har reserverats för eventuell framtida utbyggnad (av objektet eller annan åtgärd). Samtidigt är det inte säkert att en utbyggnad kommer att ske. Eftersom objektets framtid är osäker så har den reserverade marken lett till planeringsosäkerhet för kommunen. Omvänt utgör det för Trafikverkets del en viktig planeringsförutsättning på lång sikt. Fallstudien påvisar på ett tydligt sätt att olika planeringsnivåer behöver olika förutsättningar för sin planering och därav kan påverkas olika av omprövningsbeslut.

Samtidigt som ovan är fallet bör understrykas att Östersunds kommun förvisso *vill* att objektet byggs ut. Den mest påtagliga och svåraste planeringsosäkerheten de uttrycker att de behöver hantera är vare sig en förbifart kommer tillkomma som går förbi Brunflo tätort och i så fall möjliggör en annan utveckling i området. I dagsläget påverkar osäkerheten kring objektet utbyggnadsplaner kopplat till bostäder och verksamhetsmark, samt möjligheter för kommunen att binda ihop tätorten genom gång- och cykelvägar och passager. Även här framstår dialog mellan kommuner, regioner och Trafikverket som viktigt för att skapa förståelse för varandras förutsättningar och säkerställa att regional och lokal utveckling inte stoppas upp.

7. KÄLLOR

RESPONDENTER

Företrädare för följande organisationer har intervjuats inom ramen för denna studie:

Sydostlänken

Trafikverket Södra regionen

Region Blekinge

Karlshamns kommun

Olofströms kommun

Älmhults kommun

E4/E20 Södertäljebron, kapacitetsförstärkning till följd av E4 förbifart Stockholm

Trafikverket Östra regionen

Region Stockholm

Södertälje kommun

Scania

E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo

Trafikverket Norra regionen

Region Jämtland Härjedalen

Östersunds kommun

LITTERATURFÖRTECKNING

- Kristinehamns kommun. (2024). *Yttrande remiss Inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026–2037*.
- Kronobergs länsstyrelse. (2024). *Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037*.
- Länsstyrelsen i Blekinge. (2024). *Remiss om Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037*.
- Länsstyrelsen i Kalmar län. (2024). *Yttrande över remiss om inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037*.
- Länsstyrelsen i Värmland. (2024). *Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037*.
- Regeringen. (den 22 Mars 2012). *Proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur*.
- Regeringen. (2022). *Nationell planering för transportinfrastrukturen*.
- Regeringen. (2024). *Beslut om byggstarter och uppdrag att ta fram förnyat underlag*.
- Regeringen. (den 3 Oktober 2024). *Proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*.
- Regeringen. (2024). *Regeringens proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur*.
- Regeringen. (2024). *Regeringsbeslut LI2023/02481 Beslut om byggstarter och uppdrag att ta fram förnyat underlag*.
- Regeringen. (2024). *Regeringsbeslut LI2024/01304 Beslut om förberedelse för byggstarter*.
- Region Blekinge . (2024). *Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, rapport 2024:003*.
- Region Stockholm. (2024). *Yttrande över Inriktning för kommande nationell plan för transportinfrastruktur*.
- Region Uppsala. (2024). *Svar på remiss om Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 reviderat vid Regionstyrelsen 2024-03-26*.
- Region Västmanland. (2024). *Remissvar - Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026–2037*.
- Riksrevisionen. (2021). *Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar*.
- Riksrevisionen. (2023). *Nationell plan - Lovar mer än den kan hålla*.
- Sollentuna kommun. (2024). *Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för 2026-2037*.
- Södertälje kommun. (2024). *Samrådsförslag: Översiktsplan 2050*.
- Sölvesborgs kommun. (2024). *Ett samarbete med fokus på etablering längs Sydostlänken*. Hämtat från <https://www.solvesborg.se/startside/nyheter-och-evenemang/nyhet/2024-02-22-ett-samarbete-med-fokus-pa-etablering-langs-sydostlanken.html>
- Trafikanalys. (2024). *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning*.
- Trafikverket. (2016). *E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo, VM059*.
- Trafikverket. (2017). *Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029*.

- Trafikverket. (2017). *Samlad effektbedömning E4/E18 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning infartsleder till följd av Förbifarten, VST001c.*
- Trafikverket. (2021). *E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo.*
- Trafikverket. (2021). *E14 Lockne-Optand/Förbi Brunflo - Samlad effektbedömning.*
- Trafikverket. (2021). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.*
- Trafikverket. (2021). *Samlad effektbedömning E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm.*
- Trafikverket. (2021). *Samrådsredogörelse E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning Södertälje kommun, Stockholms län.*
- Trafikverket. (2022). *E4/E20 Södertäljebron, kapacitetsförstärkning.* Hämtat från <https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-stockholms-lan/e4e20-sodertaljebron-kapacitetsforstarkning/>
- Trafikverket. (2022). *Samlad effektbedömning Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana 2022-12-23.*
- Trafikverket. (2022). *Sydostlänken, delen Olofström – Blekinge kustbana Samrådsredogörelse .*
- Trafikverket. (2024). *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen - För perioden 2026–2037.* Trafikverket.
- Trafikverket. (2024). *Kostnadsbesparingar i program Sydostlänken - Trafikala konsekvenser.*
- Trafikverket. (2024). *Objektsbeskrivning JSY202 Sydostlänken.*
- Trafikverket. (2024). *Uppdrag att ta fram förnyat underlag.*
- Trafikverket. (2024). *Uppdrag att ta fram förnyat underlag.* Örebro kommun. (2024).
- Östersunds kommun. (2021). *Så här vill vi utveckla brunflo! Utvecklingsplan Brunflo.*
- Östersunds kommun. (den 22 November 2024). *Utveckling Brunflo.* Hämtat från <https://www.ostersund.se/kommun-och-politik/platsutveckling/utveckling-brunflo.html>
- Östersunds kommun. (2024). *Östersund.* Hämtat från Brunflo: <https://www.ostersund.se/kommun-och-politik/kommunfakta/tatorter-i-kommunen/brunflo.html>

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande konsultbolag och rådgivare inom samhällsutveckling. Vi utvecklar allt ifrån städer och transportsystem till vattenförsörjning och höga hus. Med 67 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Vi planerar, projekterar, designar och projektleder olika uppdrag inom transport och infrastruktur, fastigheter och byggnader, hållbarhet och miljö, energi och industri samt urban utveckling. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP
WSP Sverige AB
Org. nr:556057-4880
wsp.com

