

Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, LI2023/03919, remissvar från 2030-sekretariatet

Innehåll

Sammanfattning av synpunkter.....	1
Bakgrund.....	2
2030-sekretariatets synpunkter.....	2
Slutför uppdraget.....	2
Utöka budgeten och vidga finansieringslösningarna.....	3
Utgå från ett mer transporteffektivt samhälle i planeringen.....	4
Stärk fyrstegsprincipen och förtydliga transporteffektiviteten.....	6
Satsa på väl genomtänkt utbyggnad.....	7
Satsa multimodalt.....	8
Differentiera och öka intäkterna.....	8
Skärp kostnads- och tidskontrollen.....	9
Påskynda omställningen.....	10
Minska sårbarheten.....	12
Agera föregångare.....	12
Om 2030-sekretariatet.....	13
Slutord.....	13

Sammanfattning av synpunkter

En kraftfullt minskad klimatpåverkan är akut och Sverige, EU och hela världen har enats om nationella, europeiska och globala klimatmål. Transportsektorn har en nyckelroll i detta, med starkt positiva synergieffekter för andra samhällsmål. Detta behöver vara utgångspunkten för den nationella infrastrukturplanen, i motsats till Trafikverkets underlag vars inriktning och förslag leder till en utveckling där målen inte nås och vår framtid inte tryggas.

Vi behöver ett starkare fokus på effektiviseringar med Steg 1- och 2-åtgärder i enlighet med Trafikverkets regleringsbrev, med stärkta åtgärder för multimodalitet, ökad kollektivtrafik, cykling och gång och ett påskyndat beteendesifte i hållbar riktning.

Trafikverkets starka fokus på att komma ikapp underhållsskulden är positivt, men behöver kombineras med ny, behovsbaserad infrastruktur framför allt på järnvägssidan. Det gäller inte minst mellan de största städerna och i Norr- och Västerbotten där det sker en snabb, klimatdriven industriell etablering. Detta bör ske utifrån en vision eller långsiktig målbild om vad infrastrukturen ska bidra med, vilket idag saknas.

Även den högsta granskade nivån, med 20 procent utökad ram är troligen otillräckligt för att komma ikapp underhållsskulden, förverkliga nödvändiga projekt och tillräckligt bidra till klimatmålen och andra samhällsmåls uppfyllande. Vi vill se kompletterande finansiering och nya finansieringsmodeller inklusive statliga lån och delfinansiering från näringslivet, kombinerat med skärpta åtgärder för kostnadskontroll.

Bakgrund

[Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag](#) för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 redovisas enligt ett huvudalternativ på 959 miljarder kronor i 2023 års prisnivå samt med 10 och 20% minskad respektive ökad ram. Även om Trafikverket inte i formell mening förordar något alternativ, pekar deras resonemang tydligt på det lämpliga i att välja den mest omfattande nivån, som krävs för att kunna beta av underhållsskulden utan att nyinvesteringar begränsas mycket kraftigt.

Förslaget utgår från prognoser på att bilresandet ökar med 25 % till 2040, pga ökande befolkning och ekonomisk tillväxt, medan tågresandet beräknas öka med över 50 %, även det drivet av ökande befolkning och inkomster, men också av befolkningskoncentration till de större städerna där kollektivtrafikandelen är högre. Godstransporterna väntas huvudsakligen öka i linje med historisk utvecklingen, men sjötransporterna väntas minska på grund av en minskande import av oljeprodukter. Vägledande för inriktningsunderlaget anges vara ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna.

2030-sekretariatets synpunkter

Vi begränsar oss här till de delar som rör transporternas klimatpåverkan; frågor om t.ex. trafiksäkerhet, buller, grundvattenskydd, kostnadsstyrning, kompetensförsörjning, konflikter med rennäringen etc är viktiga men ligger utanför vårt mandat. Dock ser vi ofta synergieffekter. I detta mycket omfattande dokument vill vi lyfta tio huvudsakliga rekommendationer utifrån Trafikverkets underlag, regeringens uppdrag till Trafikverket och de klimatmål som Sverige själva beslutat respektive har krav på oss att uppfylla.

Slutför uppdraget

Trafikverkets underlag är helt centralt för den fortsatta beslutsprocessen kring Sveriges framtida infrastruktur. Därför är det bekymrande att regeringens direktiv inte utgick ifrån en samlad bedömning av Sveriges framtida behov – och att även de begränsade direktiven inte kan ses som fullt ut uppfyllda. I inriktningsunderlaget saknar vi särskilt

1. Redovisning av effekterna på samhället och de pågående industriinvesteringarna av att en begränsad utbyggnad av infrastrukturen
2. Redovisning av kapacitets- och kvalitetsbrister i järnvägssystemet
3. En fullödig klimatbedömning; klimataspekten avser i underlaget framför allt elektrifieringen av fordonsflottan och biodrivmedel.
4. Kompletterande utsläppsberäkningar av förslag, där kalkyler på effekten av längre och tyngre lastbilar och tåg saknas.
5. Fyrstegsprincipen genomsyrar inte Trafikverkets förslag såsom regeringen efterfrågat, och förtydligat i regleringsbrevet för 2024
6. Godsprognosen är preliminär och godsbedömningar därmed grundade på icke-beslutade data.
7. Persontrafikprognosen är föråldrad, en ny ska presenteras i april, vilket försvårar en vettig prioritering mellan möjliga objekt
8. Den särskild utredningen om infrastrukturbehovet i Norr- och Västerbotten tycks inte inarbetad i detta underlag, bland annat är siffrorna för befolknings- och ekonomisk utveckling och annorlunda (till dessa regioners nackdel)

Flera av ovanstående punkter har åtminstone delvis tidigare hanterats av Trafikverket, men de bör finnas samlat och ingå i underlaget bortom en fotnot eller referens.

Utöka budgeten och vidga finansieringslösningarna

Den föreslagna plannivån om 959 miljarder kronor (2023 års prisnivå) är otillräcklig för att bibehålla transportsystemets funktionalitet och genomföra nödvändiga satsningar på ny infrastruktur.

Enbart att "komma ikapp" den omfattande underhållsskulden kräver troligen en utökad ram, samtidigt som slitaget av infrastrukturen ökar på grund av ökad trafik, och ett förändrat klimat innebär dyrare proaktiv klimatanpassning och reaktivt underhåll. Det bör dock förtydligas (*se tabell nedan*) att en ökad finansiering med cirka 100 miljarder för underhåll och vidmakthållande allt annat lika innebär 100 miljarder mindre för nya investeringar. Detta i en tid då behovet av nysatsningar är mycket stort, inte minst i norra Sverige.

Tabell 1. Föreslagen ramfördelning för fem ramnivåer.

	-20%	-10%	0%	+10%	+20%	Nuv. plan
Vidmakthållande väg, varav:	236	285	315	339	360	236
Upprätthålla funktionalitet	224	273	298	298	298	
Återta eftersatt underhåll	0	0	0	19	35	
BK4-åtgärder	12	12	17	22	27	
Vidmakthållande järnväg*, varav:	173	206	222	234	234	198
Upprätthålla funktionalitet	152	185	202	202	202	
Återta eftersatt underhåll	0	0	0	12	12	
Signalsystem	20	20	20	20	20	
Utveckling, varav:	356	369	418	478	554	522
Pågående och bundna investeringar	212	212	212	212	212	212
Ej bundna investeringar	0	0	38	88	153	142
Trimnings- och miljöåtgärder	39	45	50	55	61	50
Länsplaner	39	45	50	55	60	50
Forskning och innovation	8	9	10	10	10	10
Planering, myndighetsutövning, stadsmiljöavtal, räntor, bidrag mm	58	58	58	58	58	58
Driftstöd icke-statliga flygplatser	3	3	3	3	3	3
Totalt	767	863	959	1055	1151	959

* Banavgiftsintäkter tillkommer med 34 miljarder kr.

Detta sammantaget pekar på att även det högsta alternativet med 20 procent utökad ram är otillräckligt, och att arbetet med kompletterande finansiering och förbättrad kostnadskontroll behöver intensifieras. En sådan utökad satsning vore ur ett internationellt perspektiv inte uppseendeväckande; trots våra stora avstånd investerar Sverige idag betydligt mindre andel av BNP än OECD-genomsnittet i infrastrukturen; 0,7 procent mot ett genomsnitt på strax över en procent. Sveriges investeringar har också alltsedan 1960-talet varit successivt minskande räknat som andel av BNP. En högre satsning kan dock endast motiveras om den entydigt bidrar till att klimatmålen nås, med fokus på det nationella 2030-målet för transportsektorn och EU:s 2030-krav på Sverige. Satsningen måste också kombineras med ökad kostnadseffektivitet, där vi konstaterar att bl.a. Världsbanken entydigt visar att satsningar på ökad biltrafik har mycket låg kostnadseffektivitet.

På senare tid har en rad riksdagspartier, ledande nationalekonomer och andra aktörer öppnat för att ersätta det statliga överskottsmålet med möjligheten att låna för angelägna projekt. Vi är positiva till detta, förutsatt att projekt som finansieras denna väg bidrar till beslutade samhällsmål, såsom nationella klimatmålet, och/eller stärker statskassan på sikt t.ex. genom att skapa utökade medfinansieringsmöjligheter från EU eller minska behovet av omfattande inköp av utsläppsrätter för att nå Sveriges EU-åtaganden på klimatområdet.

Utgå från ett mer transporteffektivt samhälle i planeringen

Trafikverkets prognoser anger en fortsatt ökning av resande och transporter, där bilresandet beräknas fortsatt helt dominera persontransporterna, med 25 % ökning till 2040 räknat i personkilometer, medan tågresandet bedöms öka drygt 50 procent och bussresandet knappt 15 procent till 2040. Ledande experter bl.a. från [Trivector sammanfattar Trafikverkets prognoser under flera årtionden med](#) "När det gäller biltrafiken har man alltid haft för höga prognoser, och när det gäller tågtrafiken alltid för låga prognoser." För biltrafiken betyder Trafikverkets prognos en årlig ökning med cirka 2%, medan den sedan 1990 (pandemiåren undantagna) varit hälften så hög. Om prognoserna är för höga får det följdverkningar i onödigt höga väginvesteringar och därmed försämrade kostnadseffektivitet.

De samhällsekonomiska modeller som ligger till grund för prioriteringar mellan potentiella investeringar uppvisar brister inte bara avseende trafikprognoser, utan bör ifrågasättas

avseende restidsvärdering och dynamiska effekter; en utbyggd infrastruktur men också mer pålitlig kollektivtrafik har betydelse för arbets- och bostadsmarknad, bostadsmarknad och regional tillväxt.

Trafikverket har bl.a. i möten med 2030-sekretariatet angett att det inte vore lämpligt att målstyra infrastrukturplaneringen, men i deras egen "Handbok för trafikstrategiskt arbete", framtagen tillsammans med Boverket och SKR, anges att "I arbetet med att utveckla bebyggelse och infrastruktur är även målstyrd planering ett betydelsefullt angreppssätt". Handboken slår också fast att "En målstyrd planering, som utgår från uppsatta mål om att minska trafikarbetet, behöver inte vara en motsättning mot att använda prognosmodeller. Modellerna kan vara ett verktyg för att kalibrera de åtgärder som behöver vidtas för att uppnå ett minskat trafikarbete". Vi uppmanar till en förtydligad sådan ingång i planeringsarbetet.

Vi saknar också en **vision för framtidens transportsystem**, antagen i bred politisk enighet så att trygghet skapas bortom enskilda mandatperioder. Den bör omfatta hur transporterna håller ihop landet, stärker vår konkurrenskraft, attraherar investeringar, utvecklar och utvidgar arbetsmarknaden, kompenserar för våra avstånd och vår geografiska belägenhet och bidrar till de klimatmål och andra samhällsmål vi själva bestämt som land eller enats om internationellt.

För att Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler ska kunna ligga till grund för prioriterande mellan tänkbara åtgärder, behöver ingångsvärdena för dessa kalkyler justeras så att de fångar upp exempelvis dynamiska samhällseffekter som infrastruktuursatsningar kan ge. Att kraftigt justera ner den använda kostnaden för klimatpåverkan är otidsenligt och bör inte (som nu) ske i en parallell process med begränsad insyn och dialog.

Riksrevisionens kritik att det "inte finns något samband mellan de olika åtgärdernas bedömda samhällsekonomiska lönsamhet och vilka åtgärder som blir invalda" manar till en omfattande översyn. De åtgärder som ger bäst resmöjligheter för medborgare och gods och bäst bidrar till beslutade klimat- och samhällsmål bör systematiskt prioriteras, och ingångsvärden justeras så att samhällets prioriteringar tydligt avspeglas. Politikens ansvar i detta är centralt, och en delösning är troligen att inte slutföra planarbetet under valår.

Även prognosen om en urbanisering i oförminskad takt bör genomlysas utifrån den senaste tidens beteendeförändringar, bl.a. skiftet till ökat distansarbete som enligt ny forskning förväntas leda till en minskad urbaniseringstakt.

Vi bedömer det som rimligt att anta en snabbare omställning till järnväg, samt ett minskat resande inom arbetslivet till följd av nya tekniska möjligheter och ökad förväntan från arbetstagare att arbeta hemifrån. Därtill beklagar vi att beslutsunderlaget för godstransporter är föråldrat; Trafikverkets nya godsprognos är ännu inte presenterad och på detta område är alltså beslutsunderlaget särskilt vacklande.

Särskilt avseende norra Sverige bör underlaget från Trafikverket arbetas om med beredskap för att de kan få konsekvenser för prioriteringarna – att befolkningsunderlaget från SCB är sju år gammalt försvårar en vettig planering (exempelvis bedöms Luleås befolkning minska trots att den de senaste åren ökat betydligt). Vi sätter också frågetecken för bedömningen att sysselsättningen i de fyra nordligaste länen minskar 3-7 % till 2040, undrar på vilka grunder de skruvat ner sin prognos för produktionen i basnäringarna till 2040, liksom prognoserna för godstransporter och kollektivtrafik i norra Sverige, vilket förstås strider mot den positiva utveckling vi alla nu bevittnar.

Mer övergripande delar vi bl.a. statliga [IVL Svenska Miljöinstitutets och Trivectors analys](#) att ett mål om stegvis minskning av biltrafiken bör införas. Det skulle inte bara bidra till minskad klimatpåverkan, utan merparten av de hållbara utvecklingsmålen. Positiva exempel från bl.a. Norge, Irland, Skottland och Wales gör att detta i det korta perspektivet kan vara en framkomlig konkretisering av transporteffektivitetsmålet Klimatråtsutredningen föreslår.

Stärk fyrstegsprincipen och förtydliga transporteffektiviteten

I regeringens uppdrag till Trafikverket ingår att leverera mer av åtgärder inom Steg 1 och 2, vilket borde ha skett mer utförligt och systematiskt. Vi delar Trafikverkets bild att planeringsprocessen bättre kan bidra till transportpolitisk måluppfyllelse genom att breddas till att tydligare omfatta andra åtgärder än fysisk infrastruktur, exempelvis lagar, regleringar, skatter och avgifter, men delar också Naturvårdsverkets bedömning att mycket av detta ryms inom Trafikverkets nuvarande uppdrag, vilket också präglar i Trafikverkets senaste regleringsbrev.

Trafikverket avvisar bl.a. i sina nyligen [lanserade Youtube-filmer](#) förslagen om ett mål för transporteffektivitet med argumentet att alla transporter inte bör minska – många har stor samhällsnytta och bör snarast öka. Det är givetvis möjligt inom ramen för en samlad minskning, men det är också, som bl.a. [Klimatråtsutredningen påpekar](#), önskvärt att ha lokalt utformade effektiviseringsmål, som Norges byvekstavtal eller nationellt beslutade effektiviseringar i Skottland, Wales, Irland och Österrike. 2030-sekretariatets årliga fokuslandsrapporter pekar på många konkreta exempel på lyckade effektiviseringar i städer i bl.a. Frankrike och Finland, och hur en politiskt styrd fördelning av effektiviseringar motverkar den risk för regressiva fördelningseffekter som Trafikverket framhåller.

Trafikverket bedömer att även kraftfulla styrmedel får begränsad effekt på trafikmängden, men åtskillig forskning visar att den samlade effekten av åtgärds paket kan bli stor – se exempelvis [IVL:s sammanställning](#).

Utifrån sin negativa syn på effektiviseringsmål eller åtgärder för minskad biltrafik, är det ändå positivt att det finns förslag om ökad effektivitet i underlaget, om än begränsade. Vi ställer oss bakom dem, inte minst avseende att göra cyklingen mer attraktivt, och hänvisar i övrigt till [Beteendepraktikan](#) med 55 redan utredda och beprövade möjliga Steg 1- och 2-åtgärder. Därtill bör politiken arbeta vidare med bl.a. drivmedelsskatter och ev utsläppshandel för drivmedel, trängselskatter, vägavgifter och parkeringsavgifter som verktyg för ett effektiviserat trafikarbete. Möjligheterna att med uppkopplade fordon och AI öka nyttjandegraden bör utvärderas och användas, inte minst i järnvägen – integritetsaspekten

ska inte ignoreras men gäller knappast nyttotrafiken.

Satsa på väl genomtänkt utbyggnad

2023 var det sämsta året sedan 2010 för punktligheten på persontrafik på järnväg; enbart 87,7 procent. Det pekar på att omfattande investeringar i upprustning är avgörande, med ett helhetsperspektiv där snabba trimningsåtgärder och helt nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder med hjälp av bl.a. Näringslivspotten bör prioriteras högt och tidigt, men också t.ex. utbildning och rekrytering av arbetskraft för reparationer och underhåll. Vi är inte övertygade om att ett återförstatligande av delar som nu privatiserats är rätt väg framåt, men en bättre samordning av dagens fragmentiserade system behöver ske. Detta bör samfällt hanteras i en särskild underhållsplan.

Endast i det högsta budgetalternativet (ramnivån +20 %) kan en omfattande satsning på underhåll ske parallellt med att en viss utökning av utrymmet för nya investeringar, särskilt om de faktiska kostnaderna fortsätter att öka. Vi ser det som mycket angeläget att skyndsamt färdigställa en rad sträckningar, med tydliga målår, och fatta beslut om andra – infrastrukturen är *inte* färdigutbyggd, särskilt som Sverige står inför mycket stora skiften bl.a. avseende lokalisering av industri och arbetstillfällen. Sträckor att särskilt uppmärksamma är:

- Nya stambanor där höghastighetskaraktären är underordnad och där utbyggnaden Hässleholm-Lund samt Borås-Göteborg bör färdigställas snarast.
- Norrbotniabanan, särskilt då nyindustrialiseringen av Norrbotten och Västerbotten är mer omfattande än Trafikverket anger, och av stor betydelse för hela landet.
- Oslo-Stockholm, i huvudsak utifrån det förslag som ett delvis näringslivsdrivet konsortium nyligen lagt fram
- Ostkustbanan, där två delsträckor planeras för perioden men där den fulla nyttan först uppstår när hela stråket färdigställts
- Luleå–Boden dubbelspår 2029–2033
- Malmbanan; upprustning och kapacitetshöjande åtgärder, ev dubbelspår
- Upprustad Inlandsbana, i huvudsak i enlighet med regeringspartiet Moderaternas förslag inför valet
- Kapacitetshöjande åtgärder i och kring storstad, med fokus på bättre pendlingsmöjligheter och ökad separering av fjärr-, regional- och godstrafik

- Järnvägsförbindelse till Landvetter, Sveriges näst största flygplats och Luleå flygplats, via Norrbotniabanan
- Utökade resurser för regionala planer (länsplaner), som kan hantera stora delar av det identifierade behovet av åtgärder.
- Kompletterande förbindelse under/över Öresund, som en del av ett stråkperspektiv utifrån Fehmarn Bält-brons påverkan på transport- och resmönster.

Satsa multimodalt

I den allmänna debatten ställs transportslag ofta mot varandra och en budget kan bedömas som t.ex. ”järnvägsvänlig” eller ”för bilisterna”, vilket är kontraproduktivt för en effektiv omställning. I viss mån är det oundvikligt att satsningar på ett transportslag inom ramen för en begränsad budget innebär minskade möjligheter att satsa på ett annat, men i huvudsak vill vi se en multimodal approach där olika transportslag kompletterar varandra. Därtill är det i praktiken ofta självklart – rälsen går inte ända ut i skogen eller ända in i butiken.

Sjöfartens, åkeriernas och tågoperatörernas respektive branschorgan har föredömligt visat hur de olika transportslagen kompletterar varann på godssidan, vilket vi vill bygga vidare på även för persontransporter och där även exempelvis bil, flyg, cykel och mikromobilitet ingår.

En multimodal approach kan leda till lägre samlade kostnader, ökad tillgänglighet och minskad klimatpåverkan och innebär ett ökat fokus på knutpunkter såsom hamnar, järnvägsstationer, flygplatser och godsterminaler. Vi delar exempelvis Swedavias bild av flygplatser som sådana center – även för resor där ingen del sker med flyg.

[EU-kommissionen uppdrar åt medlemsstaterna](#) att säkerställa att intermodala transporter ökar med 5,3 % jämfört med utgångsscenarioet till 2030 och 6,6 % till 2050. Sverige ska ha en nationell politisk plan för att underlätta utveckling av intermodal transport inom två år från att direktivet träder i kraft, omlastningsterminaler ska synliggöras, effektiviteten och relevansen av de nationella åtgärderna ska regelbundet utvärderas och den genomsnittliga kostnaden från dörr till dörr för kombinerad transport ska sänkas minst 10% inom sju och ett halvt år från att direktivet träder i kraft. [2030-sekretariatet ger i sitt remissvar](#) synpunkter hur detta bäst samordnas med det fortsatta arbetet med nationella planen.

Differentiera och öka intäkterna

När underhållet förstärks med 100 välkomna miljarder kronor inom befintlig ram, drabbar det givetvis utrymmet för nya investeringar. Då många faktorer samtidigt pekar på omfattande nya behov (klimatmålen och klimatanpassning, Nato-medlemskap och försämrat säkerhetsläge, nyindustrialisering i norra Sverige etc) så är det uppenbart att det behövs mer av kompletterande finansiering – även med den högsta budgetnivån på +20%. Vi föreslår regeringen att ta fram en systematik för detta, vilket saknas i de förslag som Trafikverket nu ger på detta område.

Trafikverket föreslår att Norrbotniabanan liksom Luleå-Boden lånefinansieras, medan Västsvenska paketet och Förbifart Stockholm till betydande del redan finansieras genom trängselavgifter och EU:s Connecting Europe Facility (CEF) medfinansierar projekt för ungefär en halv miljard kronor per år för att skapa ett sammanlänkat EU. Vi delar bedömningen att det kan ge nyttoeffekter tidigare än vid anslagsfinansiering, och hänvisar till WSP:s granskning som visar att Sverige mottagit mindre CEF-finansiering än förväntat. En CEF-strategi med fokus på ökat återflöde från EU:s budget bör tas fram, särskilt för finansiering av stomnätskorridorer och sträckor inom Scanmed-korridoren som kopplar till Fehmarn Bält-satsningen. Därtill bör Sverige inte med ultimativa skrivningar avhända sig möjligheten för framtida EU-finansiering av t.ex. nya stambanor.

Ökade intäkter från banavgifter är möjliga, men behöver ske på ett sätt så att inte järnvägens konkurrenskraft drabbas och där höjda kostnader motsvaras av ett förbättrat erbjudande. Utifrån detta ser vi med oro på den snabbt stigande trafikeringsavgiften och föreslår att huvudinriktningen blir en ökad differentiering för att optimera nyttjandet över hela dygnet, veckan och året, i linje med Trafikverkets förslag. En differentiering utifrån slitage vore välkommen, men faktaunderlaget behöver då utvecklas.

En ökad medfinansiering från näringslivet vore välkommen, där Trafikverkets bedömning att "Objekt bör prioriteras utifrån transportpolitiska mål, inte utifrån möjligheterna till alternativ finansiering" bör justeras så att möjligheterna till kompletterande finansiering och därmed minskade kostnader för statskassan behandlas konstruktivt i bedömningsunderlaget.

Liksom många andra länder kommer Sveriges statskassa att få se ett betydande intäktsbortfall när bränsleskatteintäkterna minskar i takt med elektrifieringen. Trafikverket anger att detta "intäktsbortfall måste täckas på något vis" och resonerar i allmänna termer kring detta, dock med specifika synpunkter i vissa delar. För godstransporter på väg anger Klimatpolitiska handlingsplanen att vägavgifter ("kilometerskatt") åter ska utredas, vilket Trafikverket avvisar såsom inte kostnadseffektivt utifrån antaganden om höga driftskostnader. Vi beklagar myndighetens ställningstagande, särskilt som sådana avgifter sedan länge används i Tyskland, Danmark och Österrike och är på väg att införas i Norge. Vi föreslår en större översyn av befintliga och möjliga tillkommande brukaravgifter, i ljuset av internationella erfarenheter. Det gäller bl.a. trängselskatterna i Stockholm och Göteborg som framstår som mycket låga i en jämförelse med andra europeiska större städer och där en klimatomfattig differentiering helt saknas.

Skärp kostnads- och tidskontrollen

I slutändan påverkas hela transportsektorns omställning av de skenande kostnader och allvarliga förseningar som nu kännetecknar större infrastrukturprojekt, med en genomsnittlig kostnadsstegring nära 90% jämfört med ursprunglig budget. Därtill är det alltför vanligt att projekt slutförs långt senare än vad som ursprungligen planerats. Därför är det en allvarlig brist att Trafikverkets underlag inte ger någon trygghet i att kostnadskontrollen väsentligt skärps eller att tidsplaner hålls.

Flera riksdagspartier vill i grunden vill omorganisera infrastrukturarbetet, med ett uppdelat eller avskaffat Trafikverket och/eller en så kallad kris- eller haverikommission för infrastrukturarbetet. Vi avvisar inte en grundlig översyn, men påminner om det politiska ansvaret – när riksdagsmajoriteten under lång tid beslutat om lägre anslag än merparten av jämförbara länder för järnvägens utbyggnad och underhåll, så får de förstås konsekvenser. Vi vill också säkra att en översyn eller omorganisation inte sker på bekostnad av mycket stora förbättringar i närtid, inom ramen för dagens organisation. Vi föreslår i närtid:

- En samordnare för järnväg, på samma sätt som redan finns för sjöfarten, alternativt en transportslagsövergripande infrastruktursamordnare.
- Lättare att välja billigare lösningar under projektets gång än de som ursprungligen offererats, utan att öppna för att upphandlingen överklagas (exempelvis har konsultbolaget Sweco uppvaktat infrastrukturdepartementet med underlag för hur broar och tunnlar kan byggas med halva cementåtgången, till betydligt lägre pris och minskad klimatpåverkan).
- Ökat fokus på nya byggmetoder som kan korta byggtiden, såsom brobanor enligt Alstoms och Skanskas förslag för Stockholm-Oslo.
- Helhetstänk, där individuella och avgränsade projekt fogas samman till stora stråk med tydliga slutår och samlad budget.
- Ändrad relation kommun-stat, där kommunala planmonopolet med dagens utformning stimulerar kommuner att kräva dyra lösningar för att godta nationella infrastruktursatsningar, och där kommunen inte kan ta del av vinster vid val av billigare lösningar.
- Mer av lessons-learned, där exempelvis spårvägen i finska Tammerfors, färdig före utsatt tid och under allokerad budget, kan tjäna som lärdom.
- Tydliga slutår för när ett projekt ska vara färdigställt, så att den för näringslivet så förödande [osäkerheten kan minskas](#).
- Möjlighet till omvärdering. Trafikverket föreslår att projekt lättare ska kunna utgå ur planen, vilket ”skapar incitament för aktörer att underskatta kostnader och överskatta nyttor tidigt i processen”. Av 216 objekt i planperioden 2026–2037 är 105 pågående, 26 bundna och 85 obundna, varav åtminstone de senare enligt Trafikverket kan tas upp för förnyad prövning. Detta måste ställas mot behovet av att ha rimlig trygghet i att fattade beslut också genomförs, så att nödvändiga satsningar på annan infrastruktur kan ske.

Påskynda omställningen

Trafikverket konstaterar att klimatmålen för 2030 (Sveriges och EU:s) knappast kan nås utan en kraftigt höjd andel hållbara biodrivmedel, som komplement till den centrala snabba

elektrifieringen av nya fordon. Kompletterande prognoser och bedömningar, bl.a. från Klimatpolitiska Rådet, pekar liksom 2030-sekretariatets indikatorer på att transportsektorns utsläpp nu kraftigt ökar, och att det utöver elektrifiering och förnybara drivmedel också behövs en mycket omfattande satsning på effektivisering.

Regeringen behöver visa hur infrastrukturplanen sammantaget bidrar till att målen nås, och skyndsamt låta utreda andra förslag som nya vägavgifter för tung trafik och utökade trängselavgifter för personbilar (fler ställen, större zoner, högre avgifter). Det är otillfredsställande att en sådan utredning aviserats sedan länge men inte tillsatts, och först tänks leverera resultat år 2027.

Inom samma område är Trafikverkets annonserade, kommande utvärdering av Stadsmiljöavtalen viktig. Klimaträttsutredningen anger att instrumentet varit viktigt för omställningen, med drygt 200 beviljade ansökningar på totalt 9,4 miljarder kronor, drygt 500 åtgärder och mer än 1 100 motprestationer i form av bland annat utbyggd gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik i 115 kommuner. För ett kommande instrument, t.ex. ett Landsbygdsavtal eller en Framkomlighetspott, föreslår vi medfinansiering som inkluderar samverkan mellan kommuner, som tydligt kan gagna glesbygd och som t.ex. kan utgå ifrån hur framkomlighet kan förbättras – det är ofta kostnadseffektivt, klimatsmart och snabbt genomfört men kan behöva en statlig stimulans för att ske. Det är också lämplig att dra lärdom av Norges byvekstavtal, som i avtal mellan stat, region och kommun slår fast statlig ersättning med motprestationen att bilresandet inte ska öka.

De konkreta förslag på utsläppsminskningar som finns i planen är synnerligen begränsade och bör skyndsamt genomföras i sin helhet:

- **Större vägnät för tyngre lastbilar;** klimat- och samhällsnyttorna är mycket stora i förhållande till kostnaderna och omställningen bör påskyndas.
- **Påskyndat införande av järnvägens signalsystem ERTMS,** där den nuvarande takten innebär ett införande fullt ut först kring 2070 med betydande risk för störningar i tågtrafiken när systemet blir alltmer obsolet och utan reservdelar. En statlig medfinansiering vore utifrån samhällsbehovet rimlig.
- **Möjlighet till trafik med längre (740 m), tyngre och större tåg** inklusive multimodala godsterminaler som kan ta emot dessa – dock först sent i planperioden.
- **Hastighetskontroll också mellan fartkameror,** som i underlaget lyfts fram som en ren trafiksäkerhetsåtgärd men som i praktiken också får stor betydelse för trafikens klimatpåverkan genom att hastigheter sänks och trafikflöden blir jämnare. Det samma gäller sänkta hastigheter.
- **Genomför redan framtagna handlingsprogram,** såsom för ladd- och tankinfrastruktur för vätgas (ER2023:23) men också den tidigare planen för biogas.

- **Underlätta cykling i stadstrafik** t.ex. genom rätt att cykla mot enkelriktat och svänga vid rödljus, samt möjliggör investeringar i nya cykelvägar självständiga från bilvägar (föreslagit av ett enigt Trafikutskott 2021).

Minska sårbarheten

Den kommande nationella planen måste präglas av ett akut behov att hejda klimatkrisen, en minskad sårbarhet för ett klimat i snabb förändring med alltmer extremt väder, liksom att stärka Sveriges beredskap mot militära hot, samt de krav och möjligheter Nato-medlemskapet innebär. Dessa behov samvarierar ofta, såsom i Trafikverkets bild att det "Av beredskapskäl finns fördelar med att öka såväl råvarubasen som produktionskapaciteten för produktionen av fossilfria drivmedel i Sverige". Dock är sårbarhetsaspekten alltför svagt utvecklad, där vi i kompletterande underlag efterlyser

- En tydlig och kostnadsberäknad bedömning av klimatanpassningsbehov för väg, järnväg, hamnar och flygplatser med fokus på statens ansvar och konkretisering av vad som behöver ske kommande planperiod.
- Prioriterade uppgraderingar av befintliga sträckor, såsom Inlandsbanans upprustning för att klara tyngre godsflyttningar och stärkta kommunikationer i östvästlig riktning, inte minst Stockholm-Oslo, såsom Försvvarshögskolan efterfrågar.
- Ändrade underhållsmetoder så att inte t.ex. strategiskt viktiga järnvägsavsnitt är helt avstängda under längre tid alternativt att det finns kompletterande alternativrutter.
- Lokal elförsörjning till central laddinfrastruktur, genom förnybar el i närområdet och/eller energilagrar t.ex. genom vätgas.
- Planering för hur eldriven person- och godstrafik vidmakthålls om eltillförseln slås ut, inklusive eventuella behov av reservlok och -lastbilar.
- Försvvarsmaktens omställning för minskat beroende av importerade fossila drivmedel, samt stärkt försörjningstrygghet genom depåer med upphandlade bi drivmedel, vilket också bidrar till lägre och mer stabila priser på dessa drivmedel.

Nato har nu bestämda och konkreta åsikter om vilka sträckor som är viktigast att upprusta inte minst på järnvägssidan. Det är viktigt att sådana satsningar inte innebär går ut över de prioriteringar Sverige själva gjort över lång tid och i omfattande processer.

Agera föregångare

Sveriges klimatmål sattes uttryckligen med ambitionen att vara ledande i klimatomställningen; det är så vi som litet land kan göra störst skillnad och det gagnar det exportinriktade näringslivet. I planunderlaget finns få sådana ambitioner, tvärtom innebär fokus på vidmakthållande, avskaffande av höghastighetstågsambitioner, samt en mycket begränsad roll för autonoma/självkörande fordon, att Sverige hamnar på efterkälken visavi relevanta jämförelseländer. Det som trots allt finns bör regeringen ta fasta på, framför allt

utbyggnaden av **elvägar**. Upphandlingen av en världsledande teststräcka bör återupptas, med en mer ambitiös tidslinje än vad Trafikverket anger, och smartare och situationsanpassade teknikkraV för att hålla nere kostnaden.

Mer övergripande så bör regeringen i den fortsatta behandlingen ha med ambitionerna att fortsatt agera föregångare som kriterium när beslut om infrastruktur tas. En ledande elektrifiering, inte minst av tunga transporter, sjöfart och flyg, kan få stor betydelse utanför landets gränser. Ledande tillverkning av hållbara biodrivmedel för fordonstyper som inte kan elektrifieras likaså. Att som ledande IT-land underlätta icke-transporter till förmån för ökad digitalt resande är också en sådan möjlighet.

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Slutord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att framföra synpunkter på inriktningsunderlaget för infrastrukturplanering. Vi är positiva till att Trafikverket lyft in aspekter som inte traditionellt ingått i ett sådant underlag, och har i samma anda tagit fram en rad kompletterande dokument såsom Beteendepraktikan. Vi hänvisar till detta och en lång rad andra förslag från oss och våra partners, för att säkra att mål och åtaganden nås.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann