

Remissvar från InfraSwedens programkontor Angående: Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

InfraSwedens programkontor tackar för möjligheten att genom ett remissvar lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Som ett nationellt strategiskt innovationsprogram med fokus på hållbar och effektiv transportinfrastruktur vill vi särskilt bidra med perspektiv kopplade till omställning, digitalisering, innovation, nya affärsmodeller, livscykelbaserad resurseffektivitet och branschens kompetens och attraktivitet.

De bedömningar och ställningstaganden som redovisas här är InfraSwedens programkontors och ska ses som ett konstruktivt bidrag till den fortsatta utvecklingen av den nationella planen och dess genomförande.

Sammanfattande bedömning

InfraSwedens programkontor bedömer att Trafikverkets förslag till nationell plan utgör ett gediget underlag för att säkra drift, funktionalitet och robusthet i transportsystemet. Den tydliga prioriteringen av vidmakthållande, ökad robusthet och stärkt beredskap är välmotiverad mot bakgrund av anläggningsstockens tillstånd, ökade påfrestningar från klimatförändringar samt samhällets beroende av fungerande transporter.

Planförslaget visar samtidigt – i Trafikverkets egna analyser – att de namngivna åtgärderna endast har en mycket begränsad påverkan på vägtrafikarbetet och på de klimatpåverkande utsläppen. Därtill bedöms klimatstyrmedel leda till avsevärda kostnadsökningar för byggande, drift och underhåll. Kompetensbrist, branschens kapacitet och leverantörsmarknadens förmåga pekas ut som centrala genomföranderisker.

Mot denna bakgrund bedömer InfraSwedens programkontor att planen behöver kompletteras för att i högre grad fungera som ett strategiskt styrinstrument för den omställning som följer av Sveriges klimatmål, Agenda 2030, ökad digitalisering och förändrade omvärldsvillkor. Särskilt ser programkontoret behov av:

- en tydligare omställningslogik kopplad till klimatneutralitet 2045,
- förstärkta livscykel- och cirkularitetsperspektiv i styrning och prioriteringar,
- en mer operativ digitaliseringsinriktning kopplad till vidmakthållande och planering,
- en starkare koppling mellan forskning, innovation och planens genomförande,
- utvecklade upphandlings- och affärsmodeller som drivkraft för innovation och omställning,
- en mer integrerad hantering av kompetensförsörjning, attraktionskraft och branschkapacitet, inklusive ett klagörande av Trafikverkets roll i relation till den egna organisationens och branschens långsiktiga kompetensutveckling.

Programkontoret ser nationell plan som ett centralt verktyg för att långsiktigt styra utvecklingen av svensk transportinfrastruktur. De synpunkter som lämnas är framåtsyftande och avsedda att bidra till en plan som både säkrar dagens funktionalitet och stödjer nödvändig systemomställning.

1. Systemomställning, klimatmål och Agenda 2030

Planförslaget tar tydlig utgångspunkt i de transportpolitiska målen och i Sveriges klimatmål, inklusive målet om nettonollutsläpp 2045 och delmålet om minskade utsläpp från inrikes transporter. InfraSwedens programkontor bedömer att denna inramning är nödvändig och väl avvägd.

Samtidigt visar planens effektbedömning att de föreslagna åtgärderna endast har en marginell påverkan på trafikarbete och utsläpp. Det innebär att de genomgripande systemförändringar som krävs för att nå klimatmålen i stor utsträckning behöver genomföras genom förändrade arbetssätt, nya tekniska lösningar, digitalisering, materialomställning och nya former av styrning – områden som i dag inte är fullt ut integrerade i planens genomförandedel.

InfraSwedens programkontor bedömer att sådan systemomställning förutsätter stärkt samverkan mellan Trafikverket, andra myndigheter, näringsliv och forsknings- och innovationsmiljöer, samt att Trafikverkets roll och förutsättningar att initiera, samordna och medverka i gemensamma omställningsinitiativ tydliggörs.

InfraSwedens programkontor bedömer att nationell plan har potential att spela en mer aktiv roll i att stödja systemomställningen. För detta krävs en tydligare logik där:

- investeringar och vidmakthållande inte enbart säkrar dagens funktion, utan också driver fram förändring i riktning mot klimatneutralitet och resurseffektivitet,
- forsknings- och innovationsinsatser kopplas till konkreta förändringar i genomförande och upphandling,
- digitalisering och datadrivet beslutsstöd integreras i planering, prioritering och uppföljning,
- kompetensförsörjning och attraktionskraft ses som strategiska nyckelfaktorer för genomförandet, inte enbart som risker.

En sådan förstärkt omställningslogik skulle göra planförslaget mer förenligt med de krav som följer av Agenda 2030 och Sveriges långsiktiga klimatambitioner.

2. Klimatneutralitet, livscykelperspektiv och cirkulära materialflöden

Trafikverket beskriver i planförslaget hur klimatstyrmedel, nationellt och på EU-nivå, bedöms öka kostnaderna för byggande, drift och underhåll under planperioden. InfraSwedens programkontor delar bedömningen att dessa styrmedel är viktiga för att driva på omställningen, men konstaterar samtidigt att planen i huvudsak beskriver kostnadsökningarna – inte hur dessa ska mötas genom förändrade arbetssätt, materialval och processer.

Programkontoret bedömer att:

- livscykelperspektivet i dag främst används som ett ekonomiskt styrinstrument, snarare än som en principiell klimat- och resursstyrning,
- utsläpp från byggande, drift och underhåll inte ges tillräckligt tydlig roll i planens målstruktur och uppföljning,
- cirkulära materialflöden och resurseffektivitet inte är integrerade som styrande principer i de stora vidmakthållandeprogrammen.

Mot denna bakgrund rekommenderar InfraSwedens programkontor att nationell plan kompletteras med:

- utvecklade mål och delmål för utsläppsminskningar kopplade till infrastrukturens livscykel,
- förstärkt användning av livscykelanalyser som underlag för prioriteringar inom exempelvis beläggningsunderhåll, brounderhåll och masshantering,
- tydligare krav och incitament för cirkulära, resurseffektiva och biobaserade lösningar,
- ökad samverkan med forsknings- och innovationsmiljöer för att utveckla och testa nya metoder, material och arbetssätt med lägre klimat- och resursförbrukning.

En ökad betoning på livscykelperspektiv och cirkulära flöden skulle samtidigt kunna bidra till mer långsiktigt hållbara kostnadsnivåer och till att de ökade kostnader som följer av klimatstyrmedel omsätts i faktisk utsläppsminskning och teknik- och affärsutveckling i branschen.

3. Forskning, innovation och implementering

InfraSwedens programkontor välkomnar att Trafikverket föreslår omfattande satsningar på forskning och innovation och tydligt lyfter områden som klimat, digitalisering, robusthet och ett väl underhållet transportsystem. Dessa prioriteringar ligger nära de utvecklingsbehov som InfraSweden identifierat tillsammans med branschens aktörer.

InfraSwedens programkontor bedömer samtidigt att planförslaget i stor utsträckning behandlar forskning och innovation som ett sammanhållet område, trots att dessa fyller delvis olika funktioner i omställningen av transportinfrastrukturen. Trafikverket har i dag en etablerad roll som forskningsfinansierare, medan planens beskrivning av hur forskningsresultat ska omsättas i innovation, praktisk tillämpning och breddinförande är mer begränsad. Programkontoret bedömer att denna distinktion är central, eftersom förmågan att nyttiggöra forskning och bedriva innovation i samverkan med branschens aktörer är avgörande för att FoI-satsningar ska få genomslag i investeringar, drift och underhåll.

Planförslaget beskriver flera teknik- och utvecklingsområden där forskning och innovation bedöms spela en viktig roll, exempelvis digitalisering, automatiserad datainsamling, prediktivt underhåll, energieffektiva lösningar och cirkulära material. Programkontoret bedömer dock att kopplingen mellan dessa FoI-insatser och planens genomförande är svag. FoI framstår i huvudsak som ett parallellt utvecklingsspår, snarare än som en integrerad del av styrningen av investeringar, vidmakthållande och upphandling.

InfraSwedens programkontor bedömer vidare att planförslaget i begränsad utsträckning beskriver hur nya lösningar, metoder och arbetssätt ska implementeras och skalas upp i ordinarie verksamhet. För att FoI-satsningar ska bidra till ökad produktivitet, minskad klimatpåverkan och stärkt genomförandeförmåga krävs att implementering och breddinförande ges en tydligare och mer systematisk roll i planens genomförandelogik.

Mot denna bakgrund rekommenderar InfraSwedens programkontor att den nationella planen utvecklas så att forskning, innovation och implementering i högre grad fungerar som en samlad motor för omställning och utveckling. Detta kan bland annat ske genom att planen tydligare:

- klargör hur FoI ska kopplas till specifika programområden för investeringar och vidmakthållande,
- utvecklar principer för systemdemonstratorer, pilotstråk och testmiljöer kopplade till verkliga projekt i planportföljen,
- klargör hur nya affärsmodeller, upphandling, standardisering och kravställning ska användas för att skala upp FoI-resultat,
- knyter FoI-arbetet närmare kompetensförsörjning och branschens utvecklingsförmåga, inklusive Trafikverkets förutsättningar att omsätta FoI-resultat i implementerade innovationer,
- anger en tydlig inriktning för hur Trafikverket ska utveckla sin samverkan med kunder, leverantörer och andra relevanta aktörer i syfte att stärka innovationsförmågan och påskynda implementering av nya lösningar inom sektorn.

Sammanfattningsvis bedömer InfraSwedens programkontor att forskning, innovation och implementering har potential att spela en betydligt mer central och strategisk roll i genomförandet av nationell plan än vad som framgår i nuvarande förslag. En sådan förstärkning skulle bidra till att planen utvecklas från att i huvudsak vara ett investerings- och vidmakthållandedokument till att också fungera som ett effektivt styrinstrument för långsiktig utveckling, omställning och förnyelse av transportinfrastrukturen.

4. Digitalisering och datadriven infrastruktur

Digitalisering, automatisering och artificiell intelligens lyfts i planförslaget som viktiga möjliggörare för ett mer effektivt, säkert och hållbart transportsystem. InfraSwedens programkontor delar denna bedömning och ser särskilt stor potential i:

- datadriven tillståndsbedömning och prediktivt underhåll,
- ökad kvalitet och tillgänglighet i data för planering och prioritering,
- digitala stöd för projektering, genomförande och uppföljning,
- digitala tvillingar och avancerade simuleringsverktyg.

Programkontoret bedömer dock att digitaliseringen i planen i hög grad behandlas som ett FoI-område, medan kopplingen till de stora vidmakthållandeprogrammen och till planens effektlogik är svagt utvecklad. Datafrågor – såsom datakvalitet, strukturer, format, tillgänglighet och standarder – ges begränsat utrymme i styrningen.

InfraSwedens programkontor rekommenderar att den nationella planen kompletteras med en tydligare och mer operativ digitaliseringsinriktning, som:

- kopplar digitalisering direkt till drift, underhåll och investeringsprocesser,
- definierar principer för datadriven styrning och uppföljning,
- anger inriktning för data- och informationshantering, inklusive krav på format, interoperabilitet och kvalitetsnivåer,
- beskriver hur digitala lösningar ska skalas från pilotprojekt till nationell tillämpning.

En sådan inriktning skulle skapa bättre förutsättningar för ökad produktivitet, lägre livscykelkostnader och minskad klimatpåverkan – och samtidigt stärka svensk industris och tjänstesektors möjligheter att utveckla och exportera digitala lösningar för infrastruktur.

5. Affärsmodeller, upphandling och regelverk som hävstänger

Trafikverket lyfter i planförslaget behovet av stärkt kostnadskontroll, förbättrad planering och god riskhantering genom hela investeringskedjan. InfraSwedens programkontor instämmer i betydelsen av detta, särskilt i en situation med stora volymer, ökade krav och ett pressat kostnadsläge.

Programkontoret bedömer samtidigt att upphandling och affärsmodeller i större utsträckning kan användas som strategiska verktyg för omställning. I dag beskrivs upphandling främst i termer av riskdelning, konkurrens, kapacitetsutnyttjande och leveransförmåga, medan kopplingen till innovation, klimatneutralitet, cirkularitet och digitalisering är mer begränsad.

InfraSwedens programkontor rekommenderar att planen utvecklas i riktning mot:

- större inslag av funktions- och resultatbaserade krav,
- incitamentsmodeller som kopplar ersättning till klimatprestanda, resurseffektivitet, digital mognad och innovationsgrad,
- avtalsformer som stödjer långsiktiga samarbeten, lärande och utveckling,
- riktlinjer för innovationsfrämjande upphandling och för hur nya lösningar kan fasas in i ordinarie verksamhet.

Genom att använda upphandling och affärsmodeller som aktiva hävstänger kan Trafikverket skapa bättre förutsättningar för förnyelse, samtidigt som kostnadseffektivitet och leveransförmåga värnas.

6. Kompetens, attraktiv sektor och internationell konkurrenskraft

Planförslaget beskriver kompetensbrist, brist på kritiska kompetenser och branschens kapacitetsutmaningar som centrala risker för genomförandet av nationell plan. InfraSwedens programkontor bedömer att detta är en korrekt beskrivning och vill understryka att kompetensförsörjning, attraktionskraft och konkurrenskraft är avgörande förutsättningar för att planens innehåll ska kunna realiseras.

Programkontoret ser särskilt behov av att:

- koppla samman kompetensfrågor med FoI, digitalisering och nya arbetsmetoder, med särskilt fokus på att stärka innovationsförmåga och samverkansförmåga inom och i anslutning till transportinfrastruktursektorn,
- använda investeringar och vidmakthållandeuppdrag som motorer för kompetensuppbyggnad och utveckling av nya yrkesroller,
- utforma upphandling och avtal på ett sätt som skapar utrymme för lärande, vidareutbildning och utveckling,
- säkerställa att svenska aktörer ges goda förutsättningar att ligga i framkant inom klimatneutrala, cirkulära och digitaliserade lösningar.

En sådan inriktning skulle inte bara stärka förmågan att genomföra nationell plan, utan också bidra till att utveckla en attraktiv och konkurrenskraftig svensk anläggningssektor, med potential att agera på en internationell marknad.

Avslutande synpunkter

InfraSwedens programkontor anser att Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 utgör ett viktigt steg för att säkra tillgänglighet, funktionalitet och robusthet i transportsystemet. För att ytterligare stärka planens bidrag till Sveriges klimat- och hållbarhetsmål, till branschens långsiktiga utvecklingskraft och till en effektiv användning av offentliga medel rekommenderar programkontoret att planen:

- tydliggör sin omställningslogik i förhållande till klimatmålen och Agenda 2030,
- integrerar klimatneutralitet, livscykelperspektiv och cirkulära materialflöden i styrning och prioriteringar,
- ger digitalisering och datadriven infrastruktur en tydligare roll i genomförandet,
- förstärker kopplingen mellan forskning, innovation och planens åtgärdsområden,
- utvecklar upphandlings- och affärsmodeller som aktiva verktyg för innovation och omställning,
- använder kompetensförsörjning, attraktionskraft och branschkapacitet som strategiska genomförandefrågor.

InfraSwedens programkontor står till förfogande för fortsatt dialog och bidrar gärna med kunskap, analyser och erfarenheter i det fortsatta arbetet med att utveckla och genomföra den nationella planen.

Stockholm, 2025-12-15

InfraSwedens programkontor

Kontaktpersoner:

Camilla Byström, Programchef, 073- 765 21 38, camilla.bystrom@abe.kth.se

Fredrick Lekarp, Vice programchef, 070-191 46 71, lekarp@kth.se