

Diarienummer (VTI)

2025/0467-1.3

Er beteckning

TRV 2025/37255

LI2025/01587

Remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, tackar för möjligheten att yttra sig över rubricerade förslag.

Sammanfattning

- Det är positivt att samhällsekonomiskt olönsamma objekt lyfts ur planen, men det hade varit önskvärt att Trafikverket fått möjlighet att ompröva mer utifrån den transportpolitiska målbilden. Mycket stora summor är fortfarande avsatta till samhällsekonomiskt olönsamma åtgärder. Att ramarna för den nationella planen är större än någonsin är då inte nödvändigtvis av godo.
- VTI menar att Trafikverket utgår från för starka antaganden och misstolkar uppdragsdirektiven då man i planeringen tar för givet att klimatmålen kommer att nås. Det saknas en diskussion om hur större osäkerheter kring miljö, teknikskiften och geopolitiska faktorer påverkar vilka investeringar som bör göras.
- Det är otillfredsställande menar VTI att stora vidmakthållandeåtgärder motiveras endast med schablonmässiga antaganden om att alla underhållsåtgärder har god samhällsekonomisk lönsamhet. Motsvarande gäller bärighetsåtgärder.
- Det saknas en tillfredsställande metod att beskriva och mäta vad eftersatt underhåll innebär. En sådan metod bör utgå från faktiskt slitage och leveranskvaliteter hos infrastrukturen.
- Underlaget för prioriteringar av vidmakthållandeåtgärder måste enligt VTI förbättras avsevärt och skyndsamt. Bättre beslutsunderlag skulle, för en i sammanhanget försumbar kostnad, kraftigt öka sannolikheten att de enorma resurser som föreslås användas ger största möjliga nytta till samhället
- För att den ökade budgettilldelningen ska motsvaras av en lika stor ökning av faktiska åtgärder vill VTI understryka vikten av att försöka höja produktiviteten, vilket historiskt visat sig vara svårt.
- VTI menar att Trafikverket i sin analys överskattar potentialen för att sänka kostnader och öka effektiviteten med OPS.

- Åtgärder för klimatanpassning som presenteras i planen är ensidigt inriktade på specifika fysiska åtgärder. Resonemang kring organisatoriska och strategiska aspekter saknas helt. VTI efterlyser ett bredare synsätt även gällande frågor kopplade till totalförsvar, men inser att Trafikverket i arbetet med planen varit bundna av begränsningar i direktiven
- Stora osäkerheter kring t.ex. klimatomställning och det geopolitiska läget kombinerat med snabb utveckling inom elektrifiering och automatisering motiverar en större satsning på Forskning och innovation (FOI).
- Gällande FOI ser VTI i förslaget en oroväckande tendens att Trafikverket går utanför sitt uppdrag för att kompensera brister hos andra forskningsfinansiärer och i det akademiska utbildningssystemet. Trafikverkets arbete med FOI bör avgränsas till sådant som motiveras av myndighetens uppdrag, d.v.s. att finansiera tillämpad forskning inom planering, byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur.

Allmänt

VTI uppskattar de ansträngningar som gjorts för att på ett pedagogiskt sätt redogöra för arbetet och förslaget. Framställning är tydlig och lättläst med många informativa figurer.

Bra att vissa olönsamma objekt lyfts ur planen – men potential att öka nyttan och måluppfyllelsen ytterligare

Det är positivt att Trafikverket tydligt uttrycker att investeringar som visar sig bli dyrare än förväntat måste omprövas och som konsekvens av detta stryker ett tiotal samhällsekonomiskt mycket olönsamma objekt som tidigare ingått i planen, till förmån för åtgärder med bättre nytta. VTI delar Trafikverkets uppfattning att det bör finnas möjlighet till omprövning även efter att ett objekt kommit med i nationell plan, men ännu ej har realiserats. VTI uppskattar vidare att Trafikverket beskriver problemet med kostnadsuppskattningar som ökar under utrednings- och planeringsprocessen och de problem som uppstår om detta inte leder till att beslut omprövas.

Enligt VTI hade det varit önskvärt att Trafikverket fått större möjlighet att ompröva objekt som är samhällsekonomiskt olönsamma eller på annat sätt motverkar det av riksdagen beslutade transportpolitiska målet med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat. Detta skulle frigöra resurser till andra åtgärder och ändamål där nyttan blir större. Fortfarande ingår t.ex. i förslaget flera mycket dyra och kraftigt olönsamma investeringar (se t.ex. sidan 176-177), med en sammanlagd kostnad på runt 160 miljarder.

Trafikverket konstaterar att ramarna för den nationella planen är större än någonsin. VTI vill påpeka att detta inte nödvändigtvis är av godo då, som påpekats ovan, flera stora investeringar skapar betydligt mindre värden än de förbrukar.

Osäkra antaganden om att klimatmål kommer att nås

Trafikverket utgår i utformningen av den nationella planen från att ett antal styrmedel som behövs för att nå klimatmålen kommer att finnas på plats år 2045. Detta har lett till minskade ambitioner att utforma den nationella planen så att den i sig kan utgöra ett tydligt bidrag till att minska transportsektorns klimatpåverkande utsläpp. VTI anser att Trafikverket har valt en riskabel strategi, som grundas i en felaktig tolkning av direktiven. VTI noterar även att Trafikverket i sitt förslag tycks ha frångått det fortfarande gällande etappmålet till 2030.

VTI menar att direktiven bör tolkas som att Trafikverket i sin planering ska ta fram en plan som tydligt bidrar till att klimatmålen till både 2030 och 2045 nås och inte, som nu görs, förutsätta att de gör det endast med styrmedel och åtgärder som andra råder över. Att anta att ovan nämnda styrmedel kan "lösa" transportsystemets klimatomställning är en alltför optimistisk hållning, som inte beaktar uppenbara osäkerheter gällande t ex elektrifieringstakt, tillgång till hållbara biodrivmedel eller sociala och politiska svårigheter som kan påverka dessa styrmedels genomförande. Det är anmärkningsvärt att planförslaget i sig endast bedöms bidra till en minskning av utsläpp av växthusgaser i omfattningen 0,5 M ton fram till 2045 i ett läge när vi ska ned till noll. Denna siffra framstår dock som osäker eftersom det råder oklarheter om i vilken mån klimatpåverkan från infrastrukturbyggande, drift och underhåll har räknats med. Som lyfts fram av Witzell (2025) finns det behov av att se över hur Trafikverket i sina analyser beaktar systemgränser, livscykelperspektiv och hela den klimatpolitiska målbilden.

VTI framförde redan i sitt yttrande över inriktningsplaneringen att Trafikverkets huvudscenario svårligen kan nå uppsatta klimatpolitiska mål utan ytterligare styrmedel och åtgärder. I yttrandet över inriktningsplaneringen (VTI, 2024) efterlyste VTI ett mer omfattande scenarioarbete för att belysa osäkerheten i förutsättningarna och därmed indirekt det eventuella behovet av ytterligare styrning för att nå målen (detta diskuteras även i Pyddoke, 2025). VTI anser att även trafikutveckling och färdmedelsfördelning behöver ses som påverkbara faktorer då dessa har stor möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem där både klimatmål och andra hållbarhetsmål nås, t ex jämställdhet och tillgänglighet i hela landet, vilket även är i linje med det som återkommande lyfts fram bl a i IPCC:s kunskapssammanställningar (se t.ex. Pathak et al., 2022).

VTI konstaterar att arbetet med den nationella planen fortskridit under optimistiska antaganden, såsom mycket snabb elektrifiering och stor tillgång till hållbart producerade biodrivmedel utan att diskutera deras realism. Det finns en stor risk att planen baseras på förutsättningar som inte kommer att hålla och att Trafikverket dels upprätthåller en planeringsinriktning som inte är robust, dels bidrar till att invagga politiker och allmänhet i en falsk säkerhet. Det är därför angeläget att ett arbete snarast initieras för belysa osäkerheter och vilka styrmedel och planeringsinriktningar som kan bli aktuella om omvärldsförutsättningarna utvecklas på andra sätt än vad Trafikverket antar. Ska det pareras med sänkta ambitioner att minska utsläppen eller med mer krävande styrmedel? Eller finns det andra tänkbara planeringsinriktningar som ger större synergier med mål om resurseffektivitet, miljö och hälsa? Sverige bör kunna ta ökade initiativ även på EU-nivå.

Behov av samlat grepp kring analyser, inriktning och åtgärder

Utöver klimatförändringarna kännetecknas samtiden även av andra allvarliga miljö- och hållbarhetsproblem som innebär stora förändringsbehov. Dessutom pågår omfattande teknikskiften som vi ännu inte har sett alla effekter av, samt en geopolitisk utveckling som tillför ytterligare osäkerheter. Allt detta pekar på behovet av analyser som utgår från bredare scenarier. I förslaget saknas mer utförliga reflektioner och förklaringar om hur bl. a. ovan nämnda faktorer har vägts in i planen och de prioriteringar som har gjorts.

Ett problem i genomförandet av den svenska transportpolitiken är att det saknas en formell instans med samlat ansvar för transportsystemets måluppfyllnad inom t.ex. klimat, hållbarhet, säkerhet och resiliens. Dessutom, menar VTI, utnyttjar inte heller Trafikverket det stöd som myndighetens instruktion ger för en bredare ansats. Detta har bl.a. medfört ett svagt fokus på fyrstegsprincipens steg 1 och 2 (åtgärder som påverkar transportefterfrågan och färd sätt och som gör att transportsystemet

utnyttjas mer resurseffektivt). Det handlar om åtgärder som Trafikverket skulle kunna utföra själva eller på annat sätt understödja genom utvecklad samverkan med t.ex. kommuner och regioner eller andra myndigheter och regeringen.

Det har sedan länge påpekats fyrstegsprincipen står i konflikt med principen att Trafikverket ska planera med utgångspunkt i beslutade och aviserade styrmedel (se t.ex. SIKAs remissyttranden över planer i början på 00-talet och Riksrevisionen 2018:30). Därför har Trafikverket bedömt att man inte fullt ut kan analysera hur drivmedels-, trängsel- eller kilometerskatter skulle kunna påverka efterfrågan på transporter.

Studier från senare år visar vidare att steg 1- och 2-åtgärder inte nyttjas fullt ut, bl. a. till följd av upplevda oklarheter i roller och mandat, men även till följd av brist på gemensam systemförståelse, otillräcklig samverkan och brist på gemensamma planeringsunderlag (Lund et al., 2021; Isaksson, Ryan och Trygg, 2025). Att steg 1- och 2-åtgärder underutnyttjas innebär missade chanser till kostnadseffektiva åtgärder för minskat trafikarbete, aktivt resande, effektiviserat nyttjande av befintlig bebyggelse och transportinfrastruktur, och alltför stort inslag av potentiellt onödigt stora eller i övrigt felprioriterade steg 3 och 4 åtgärder (investeringar). VTI bedömer att ett planförslag som grundas i tätare samarbete med kommuner och regioner och med starkare fokus på steg 1- och 2-åtgärder skulle kunna ge viktiga bidrag till trafiksäkerhet, jämställdhet, miljö, hälsa och krisberedskap.

När det gäller åtgärder som Trafikverket själva råder över menar VTI att kapacitetsutnyttjandet på järnvägen skulle kunna öka om utbyggnaden av det nya signalsystemet för järnväg (ERTMS) snabbades på. Nu planeras för att det ska ta ända till 2042 innan det är infört och då inte i Stockholmsområdet. Ett annat exempel rör behovet av att säkerställa tillgång till sammanhängande, säker och attraktiv cykelinfrastruktur, där Trafikverkets insatser och prioriteringar är av stor betydelse, vilket bl.a. har uppmärksamats av Riksrevisionen (RiR 2025:11).

Oklar nytta av vidmakthållandeåtgärder p.g.a. bristfälliga underlag

VTI menar att det vore väl motiverat att använda en del av de medel som avsatts i den nationella planen till att förbättra underlaget för prioritering mellan åtgärder. För en kostnad som i sammanhanget är försumbar skulle man kraftigt kunna öka sannolikheten att de enorma summor som föreslås användas ger största möjliga nytta före samhället. I synnerhet gäller detta inom området vidmakthålla.

VTI delar Trafikverkets uppfattning att den samhällsekonomiska metodiken för att utvärdera drift- och underhållsåtgärder är underutvecklad. Att det förhåller sig så har varit känt under lång tid för såväl Trafikverket som Regeringskansliet och VTI har vid upprepade tillfällen också påtalat detta. Det är naturligtvis ytterst anmärkningsvärt att Trafikverket hävdar att ”prioriteringar inom vidmakthållande utgår från att upprätthålla funktion och tillstånd utifrån ett samhällsekonomiskt synsätt” samtidigt som man uttrycker att ”I stora delar saknar vi dock metoder för att beräkna och bedöma samhällsekonomiska effekter på ett systematiskt och transparent sätt.” Att snabbt utveckla metoder för prioritering är av yttersta vikt för att rätt prioriteringar ska kunna göras.

Mot bakgrund av de mycket stora summor som nu planeras för underhåll är det inte rimligt att förlita sig på en bedömning av att ”underhållsåtgärder generellt har god samhällsekonomisk lönsamhet” (sid 23). Tillsammans med rubriken ”Ökade ramar bidrar till ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll” (sid 11) kan detta ge läsaren intrycket att alla underhållsåtgärder är lönsamma, vilket alltså är långt ifrån bevisat. VTI vill på motsvarande sätt ifrågasätta det generella påståendet ”att det är

samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. De visar att satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot på 2,5 och möjliggörande av längre fordon på väg har en nettonuvärdeskvot över 10, vilket innebär att det är mycket lönsamt.” (sid 173). Påståendet saknar referens. Det är mycket möjligt att flera av bärighetsåtgärderna är lönsamma, men det är också troligt att lönsamheten varierar mellan olika projekt.

Trafikverket meddelar i planen att ”allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden” och att ”delar av järnvägens eftersatta underhåll återtas”. Det beskrivs inte tydligt i texten vad det innebär att eftersatt underhåll återtas, men av litteraturen som refereras förstår man att Trafikverket med detta menar att ingen komponent i transportsystemet har överskridit sin tekniska livslängd. VTI menar att det är ett förenklat och teoretiskt sätt att resonera som inte tar hänsyn till faktiskt slitage. Dessutom avviker det kraftigt från resonemangen i Trafikverkets underhållsplan, myndighetens mest betydelsefulla underlag för långsiktig planering av underhålls- och reinvesteringsåtgärder (Trafikverket, 2025). I underhållsplanen anges att Trafikverkets åtgärdsplanering utgår från leveranskvaliteter såsom punktlighet och robusthet samt från samhällsekonomiska bedömningar. VTI anser att den nationella planen bör redovisa effekterna av det ökade underhållsarbetet med avseende på samma parametrar. I planförslaget motiveras det ökade anslaget till järnvägsunderhåll av låg punktlighet, men Trafikverket redovisar inte vilken effekt det ökade underhållet förväntas ge. Avseende järnvägen behövs en bättre diskussion kring vilken underhållsmix som behövs och även en diskussion kring avvägningen mellan att stänga banor för underhåll och minskad kapacitet för trafik, se till exempel Lidén et al. (2025). De prioriteringar som görs behöver också motiveras tydligare i relation till järnvägens betydelse för att utveckla ett transportsystem som bidrar till ett samhälle där klimatmål och andra hållbarhetsmål nås. Om det under mycket långa perioder blir krångligare och mer tidskrävande att resa med tåg p.g.a. tidsmässigt utdragna underhållsarbeten, så riskerar det driva på en utveckling där färre människor och företag väljer att nyttja tåg som färdmedel.

Viktigt men svårt att öka produktiviteten

För att säkerställa att den markant ökade budgettilldelningen omsätts i faktiska åtgärder i järnvägsanläggningen, vill VTI understryka vikten av att prioritera arbetet med att höja produktiviteten. Den otillräckliga produktivitetens utvecklingen på marknaden för järnvägsunderhåll har uppmärksamats i flera utredningar (SOU, 2020; RIR, 2020). Trafikverket planerar att öka produktiviteten i anläggningsbranschen genom att använda totalentreprenad som en prioriterad arbetsform (Trafikanalys, 2017). VTI menar att det är av yttersta vikt att detta arbete fortsätter och att den ökade omfattningen av järnvägsunderhåll genomförs med noggrann kostnadskontroll.

VTI vill påpeka att stora produktivetsförbättringar inom infrastrukturunderhåll inte självklart är inom räckhåll trots att det i många sammanhang framhålls att så är fallet. Eftersom anläggningsbranschen i flera decennier redovisat sjunkande produktivitet är det långt ifrån självklart att betydande produktivetsvinster är inom räckhåll. Omvänt finns det all anledning att genomföra sådana förbättringar som erfarenhetsmässigt visat sig fungera för att öka produktiviteten.

OPS – evidens för effekt saknas

I direktiven för den Nationella planen ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på investeringsobjekt som kan vara aktuella för OPS enligt fem kriterier. Trafikverket har också analyserat OPS och valet av förslag i underlagsrapporten Trafikverket (2025:117).

VTI menar att Trafikverket i sin analys överskattar potentialen för att sänka kostnader och öka effektiviteten med OPS. Det är förvånande, menar VTI, att Trafikverket inte förhåller sig till tidigare svenska utredningar av OPS-frågan (t.ex. Arnek m.fl. 2007, Nilsson och Pyddoke 2007, Lindblad (2017) och Orelund och Thor (2021)). Senare forskningsöversikter t.ex. ITF (2018) och Väilä (2020) har också betonat frånvaron av tydlig evidens för att OPS-projekt levererat bättre resultat.

Strategiska perspektiv på klimatanpassning och beredskap saknas

I uppdragstexten betonar regeringen särskilt behovet av klimatanpassning, men även transportsystemets förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner kopplat till andra kriser och ytterst krig (Regeringskansliet, 2025). När det gäller klimatanpassning konstaterar VTI att de åtgärder som Trafikverket föreslår i den nationella planen är ensidigt inriktade på specifika fysiska åtgärder, såsom erosionsskydd och utbyte av trummor, medan resonemang kring vidare systemperspektiv och strategiska aspekter saknas. Konkret handlar det om behov av utvecklade arbetssätt för att kunna bedriva ett mer proaktivt arbete - både på egen hand och tillsammans med andra – i relation till risker och osäkerheter kopplat till ett förändrat klimat. För att effektivt hantera framtida ökande klimatrelaterade risker behöver Trafikverket etablera en tydlig och långsiktig strategi för klimatanpassning. Ett övergripande ramverk, liknande det som presenteras i Andersson-Sköld et al. (2023), bör utvecklas och integreras i planering, investering och underhåll. Ramverket måste erbjuda flexibilitet för att hantera flera möjliga utvecklingsvägar, med hänsyn till osäkerheten i IPCC:s klimatprojektioner. Planeringen bör utformas så att alternativa handlingsvägar kan aktiveras när nya förutsättningar uppstår. I avsaknad av ett beslutstöd likt detta försvåras prioriteringen av klimatanpassningsåtgärder och planerade insatser riskerar visa sig vara ineffektiva.

När det gäller frågor om upprätthållande av samhällsviktiga funktioner i olika typer av krislägen och ytterst krig är planförslaget svårbedömt. Såvitt VTI kan bedöma har direktivets formuleringar om att åtgärder som primärt syftar till att stärka totalförsvaret ska hanteras ”i särskild ordning” skapat svårigheter. Självklart kan inte frågor av känslig natur diskuteras i ett offentligt planförslag, men det står likväl Trafikverket fritt att föreslå planeringsinriktningar som ökar transportsystemets resiliens i relation till olika tänkbara krishändelser, enskilt och i kombination, vilket även knyter an till frågan om ett förändrat klimat. I det aktuella planförslaget framstår det som att frågor om stärkt beredskap främst har hanterats genom åtgärder för stärkt bärighet (BK4) på fler vägar. Men upprätthållande av samhällsviktiga funktioner kräver ett bredare synsätt. Det finns aktuella exempel som visar hur pågående klimatförändringar tillsammans med samtida markanvändning (t ex intensiv skogsavverkning) skapat nya sårbarheter som kräver ett bredare synsätt och systemperspektiv.

Risk att forskning och innovation för transportsektorn försvagas

Trafikverkets planering för forskning och innovation under planperioden 2026–2037 visar på en välinriktad ambition att använda forskning och innovation (FOI) som ett viktigt verktyg för att bidra till de transportpolitiska målen. Genom de fyra föreslagna forsknings- och innovationsområdena tar FOI-planeringen fasta på behovet av ett tillgängligt, säkert, hållbart och effektivt transportsystem i förhållande till en mångfald angelägna och aktuella samhällsutmaningar.

Trafikverket föreslår i planen att 7,4 miljarder kronor ska satsas på forskning och innovation under planperioden, vilket är ungefär samma belopp som i dagsläget. Givet de stora osäkerheter som finns framöver gällande till exempel det geopolitiska läget, klimatomställning, elektrifiering och automatisering av transportsystemet anser VTI att forskning och innovation borde prioriteras högre,

inte ligga kvar på samma nivå och under alla omständigheter räknas upp för att följa förväntad pris- och löneutveckling under planperioden.

VTI menar vidare att Trafikverket med den inriktning som föreslås tar på sig uppgifter som ligger utanför myndighetens roll. Det finns i förslaget ett överdrivet fokus på satsningar med långa leveranstider till men för tillämpad och behovsstyrd transportforskning, med mer direkt nytta och som är i linje med Trafikverkets uppdrag.

Utifrån regeringens instruktion har Trafikverket i uppgift att svara för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter samt följa, dokumentera och på regeringens uppdrag finansiera forskning och innovation inom transportområdet. VTI anser att många skrivningar, resonemang och motiveringar i FOI-planen innebär en betydande risk – vilket vi utvecklar nedan - att Trafikverket tar på sig andra uppgifter som försvårar möjligheten att fullgöra de egna uppgifterna. Det kommer därför krävas ett omfattande arbete kring tydliga prioriteringar och avgränsningar, balansering av olika typer av forskning och forskningsutförare, i det fortsatta arbetet.

VTI håller med om att det är viktigt för Trafikverket att samarbeta med andra forskningsfinansiärer för att uppnå synergier och minska överlapp. Det behöver dock säkerställas att det sker på sätt som stärker fullgörandet av Trafikverkets egna FOI-uppgifter, så att inte myndigheten tar på sig uppgiften att kompensera för om andra finansiärer – med andra uppdrag och uppgifter - minskar sina medel till transportforskning. Den nationella transportforskningen är synnerligen bred och det är angeläget att flera finansiärer - utifrån sina olika profiler och uppdrag - bidrar till dess finansiering.

Det är fortsatt viktigt att Trafikverket ansvarar för forskning och innovation som motiveras av myndighetens uppgifter. Det handlar om tillämpad forskning inom en mängd nischade områden kopplat till planering, byggande, drift och underhåll av transportinfrastruktur - områden som inte finansieras av andra. Det är därför problematiskt att Trafikverket i planförslaget anger att myndigheten också ska finansiera akademisk grundforskning och att kompetensförsörjning skrivs fram som en central del i motiveringen av Trafikverkets forskningsfinansiering; stärka lärare, upprätthålla och skapa attraktiva grundutbildningar etc. Trafikverket bör i sin forskningsverksamhet inte ta på sig uppgiften att använda FOI-medel för att kompensera för gällande prioriteringar och identifierade brister i högskolesystemet. Dessa brister ska i stället hanteras på gängse sätt: genom utbildningspolitiken, ansvariga myndigheter och adekvata processer och instrument; vilka är de mekanismer som kan påverka kompetensförsörjningen i den riktning som svarar mot Trafikverkets och transportsektorns behov.

Nuvarande skrivningar medför risk för att Trafikverket styr mot och låser in sina FOI-medel i projekt och satsningar med långa leveranstider i enlighet med högskolesektorns strukturer och prioriteringar (flerårig forskarutbildning, breda akademiska forskningsprioriteringar, anpassning till akademiska meriteringssystem etc.). Utrymmet minskar därmed för flexibla, behovsstyrda och snabbare genomförda projekt och implementering av resultat som Trafikverket behöver för att kunna fullfölja sitt egentliga uppdrag, och som svarar mot de prioriteringar för forskningsfinansieringen som Trafikverket anger i planförslaget. Forskningsutförare som institut och andra aktörer som ska genomföra denna typ av forskning riskerar att uteslutas om utbildningskopplingen till akademien får ett större genomslag i Trafikverkets forskningsfinansiering. Snarare borde Trafikverkets FOI-medel skapa incitament för mer tillämpad och behovsstyrd transportforskning i linje med Trafikverkets uppdrag även vid universitet och högskolor.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Föredragande har varit avdelningschef Mattias Haraldsson. I handläggningen har även stabsdirektör Åsa Aretun, professor Karolina Isaksson, avdelningschef Jonas Jansson, forskningschef Björn Kalman, forskningsledare Ida Kristoffersson, senior forskare Roger Pyddoke och forskningschef Peter Torstensson deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Referenser

Andersson-Sköld, Y., Mirzananadi, R., Nyberg, E., Erlingsson, S., Torstensson, P., Göransson, G., & Nordin, L. (2023). Ramverk för att prioritera och bedöma nyttan av klimatanpassningsåtgärder. VTI rapport 1186.

Arnek, Hellsvik och Trollius, 2007, En svensk modell för offentlig-privat samverkan vid infrastrukturinvesteringar Rapport framtagen av en för Banverket, VTI och Vägverket gemensam arbetsgrupp

Klimatpolitiska rådet. (2025). Klimatpolitiska rådets rapport 2025. Stockholm: Klimatpolitiska rådet.

Isaksson, K., Ryan, J., Trygg, K. (2025) Path dependence and transformative capacity in planning organizations. In: Haikola, S. & Perl, A. (2025) Advances in Transport Policy and Planning Vol. 16 Transport and the Energy Transition, Elsevier.

Lidén, T., Kristoffersson, F., & Aronsson, M. (2025). A bi-level optimization model for project scheduling and traffic flow routing in railway networks. Transportation Research Part B: Methodological, 196, 103213. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191261525000621>

Lindblad, H., 2017, Kommentar på delbetänkandet "Finansiering av infrastruktur med privat kapital" SOU 2017:13, se länk "[Negativa](#)" [del av presentationen](#)

Lund, E., Smidfelt Rosqvist, L., Wennberg, H. (2021) Fullt genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen – slutrapport med rekommendationer. Trivector 2021:38.

Naturvårdsverket. (2025). Naturvårdsverkets underlag till regeringens klimatredovisning 2025.

Nilsson, J.-E. och Pyddoke, R., 2007, Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur En forskningsöversikt, VTI rapport 601.

Olauson, E. (2020). Framtidens järnvägsunderhåll: Betänkande av Utredningen om Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18). Stockholm: Regeringskansliet.

Oreland, C. och Thor, M., 2021, Offentlig-Privat Samverkan (OPS)– en entreprenadform som riskerar att bli dyr för staten, Riksgäldskommentar nr 2.

Pathak, M., Slade, R., Shukla, P.R., Skea, J., Pichs-Madruga, R., Ürge-Vorsatz, D., 2022. Technical summary. Climate Change 2022: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change. Cambridge

University Press, Cambridge, UK and New York, NY, USA.
<https://doi.org/10.1017/9781009157926.002>.

Pyddoke, R., 2025 Hur kan Sverige uppnå en hållbar demokratisk förankring av ändamålsenlig klimatpolitik? Ekonomisk Debatt 8/2025

Regeringskansliet. (2025). Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/00640)

Ridderstedt, I. och Sjöstrand, H., 2025, Trafikverkets styrning för utvecklad informationshantering: Målkonflikter, incitament, samordning och nyttohemtagning, VTI rapport 1233.

Riksrevisionen. (2020). Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17). Stockholm: Riksrevisionen.

Trafikanalys. (2017). *Trafikverkets arbete för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen – Slutrapport (Rapport 2017:5)*. Stockholm: Trafikanalys

Trafikverket (2025). Trafikverkets underhållsplan för åren 2025-2028.

Trafikverket, 2025, Objekt för offentlig-privat samverkan (OPS): underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037, rapport 2025:117

VTI, 2024, Yttrande över Remiss Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 (Dnr 2024/0015-1.3)

Välilä, T. 2020, An overview of economic theory and evidence of public-private partnerships in the procurement of (transport) infrastructure, Utilities Policy, Volume 62, 100995,
<https://doi.org/10.1016/j.jup.2019.100995>.

Witzell, J. (2025) Kalkylerar vi med klimatet? Klimatmål, koldioxidutsläpp och samhällsekonomisk värdering i Basprognos 2024 och ASEK 8. VTI PM; 2025:10. [VTI PM 2025:10](#)