

Regeringskansliet
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Vår referens/dnr:
Svenskt Näringsliv

Er referens/dnr: LI2025/01587

2025-12-08

Remissvar

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Svenskt Näringsliv har beretts möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till Nationell plan 2026–2037.

Svenskt Näringsliv samlar 60 000 företag och 49 bransch- och arbetsgivarorganisationer.

Svenskt Näringsliv hänvisar även till respektive förbunds remissvar för detaljerade synpunkter.

Vår utgångspunkt i remissvaret är näringslivets användning av transportsystemet.

Sammanfattning

Sverige står inför stora tillväxtutmaningar. De senaste åren har tillväxten i Sverige varit bland de lägsta i EU, en marknad vars tillväxt som helhet är långt efter såväl Kinas som USAs. Under flera år har Sverige också tappat i välståndsligan. Ett exempel är IMD:s (International Institute for Management Development) ranking där vi nu ligger på åttonde plats. I IMD:s ranking rankar vi högt vad gäller infrastruktur, men placerar oss sämre när man bryter ut undergruppen ”grundläggande infrastruktur” – en grupp som bland annat inkluderar energi- och transportinfrastruktur. En välfungerande infrastruktur är en förutsättning för tillväxt och välstånd.

Regeringens direktiv till Trafikverkets förslag till nationell plan markerar det skifte i hur svensk infrastruktur planeras, prioriteras och finansieras. Om principerna som förslaget bygger på tas vidare, inte minst över tid, finns goda förutsättningar att infrastrukturen blir en möjliggörare, snarare än hinder, för tillväxt och ökad konkurrenskraft.

Sammanfattningsvis är Svenskt Näringslivs huvudsakliga medskick att:

- Infrastruktur är en förutsättning för konkurrenskraft och transportsystemet behöver i högre grad möta näringslivets behov.
- Ökade kostnader för transporter behöver bättre balanseras med näringslivets förutsättningar att bibehålla, och stärka, sin konkurrenskraft.
- Åtgärdsförslag från den pågående styrmedelsutredningen för minskade utsläpp från bland annat transportsektorn bör skyndsamt införas. Parallellt bör åtgärder som möjliggör för längre och tyngre fordon implementeras.
- Näringslivets behov av transportinfrastrukturen bör bli en integrerad del av totalförsvarsplaneringen.
- Målår för när det eftersatta underhållet ska vara återtaget är välkommet, men takten för att åtgärda underhållsskulden på järnväg är oacceptabelt låg under planperioden.
- Långsiktighet är avgörande för att investeringar i underhåll ska få verkan på sikt. Ett ramverk som gör det kostsamt för nuvarande och kommande regeringar att nedprioritera underhållet av infrastruktur är nödvändigt.
- Politisk enighet kring marknadens roll i underhållsarbetet är centralt. Sedan konkurrensutsättningen av järnvägsunderhållet har kostnaderna minskat med bibehållen kvalitet. Politisk otydlighet riskerar försvåra arbetet framåt.
- Regeringen måste vidhålla principen om samhällsekonomisk lönsamhet när beslut om nationell plan ska fastslås under våren 2026. Parallellt bör Trafikverket fortsätta utveckla värderingen av godstransporter i sina kalkyler.
- Regeringen behöver leverera på frågan om alternativa finansierings- och genomförandeformer. Trafikverkets förslag är en bra grund att utgå från vad gäller OPS. Därutöver bör Sverige, lik Norge, instifta ett Nye Veier i syfte att skapa en institutionell konkurrens för att stärka Trafikverkets produktivitet.
- Ett fortsatt arbete med att utveckla planeringsprocessen, där ökad produktivitet sätts i fokus, är nödvändigt.

En infrastruktur som möter näringslivets behov

Skatter och avgifter måste bättre balanseras mot näringslivets konkurrenskraft

Den svenska geografin är en utmaning för näringslivet - Sverige är ett långt land, beläget i norra Europa. Behovet av transporter, till konkurrenskraftiga priser, är stort. En väl underhållen infrastruktur med tillräcklig kapacitet är en förutsättning och principen om internaliserade kostnader är en god utgångspunkt. Men skatter och avgifter behöver också, ur ett internationellt perspektiv, vara konkurrenskraftiga. De senaste årens kostnadsökningar för såväl järnvägstransporter som sjöfart riskerar slå hårt mot svenska företags konkurrenskraft.

Stråkperspektivet behöver stärkas

Samhällsnyttan, och värdet för näringslivet, av ett objekt blir som störst när ett stråk är färdigbyggt i sin helhet och en sammanhängande sträcka kan öppnas för trafik. Detta gäller olika typer av investeringar, såväl ny infrastruktur som en del reinvesteringar, till exempel utrullningen av BK4-vägnätet och ERTMS.

I Trafikverkets förslag på nationell plan finns fortsatt utmaningar med kapacitetsbegränsningar ur ett stråkperspektiv, inte minst på järnvägssidan, där ett antal samhällsekonomiskt lönsamma investeringar inte har lyckats inrymmas i planen. Uteblivna, lönsamma, investeringar riskerar leda till att näringslivets transporter också fortsatt står inför utmaningar som påverkar konkurrenskraften negativt.

Internationell tillgänglighet

Sverige är ett handelsberoende land och internationell tillgänglighet är centralt för såväl handel som tillgång till nya marknader och kompetens. Trafikverkets förslag har potential att bättre knyta an till EU:s prioriteringar, särskilt det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Det går exempelvis fortsatt långsamt att anpassa den svenska infrastrukturen till de längre godstågen, om minst 740m, som TEN-T-förordningen kräver. Infrastrukturen i våra grannländer anpassas dessutom till betydligt längre tåg än de efterfrågade 740 meterna, vilket riskerar att göra Sverige till en flaskhals även efter investeringar som möjliggör för upp till 750 meter långa godståg.

Det är också viktigt att transportsystemet och alla dess trafikslag är sammanhängande och att väg- och järnvägar ansluter till hamnar och flygplatser. Det är välkommet att Trafikverket väljer att gå vidare med ett antal av de föreslagna åtgärderna i SOU 2025:67 "Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet"¹, vilket stärker tillgängligheten till Arlanda. Det finns fortsatt anledning att se över hur tillgängligheten till såväl våra hamnar som flygplatser kan stärkas. Sjöfart hanterar över hälften av Sveriges varuimport- och export, och flyget är viktigt för att binda ihop Sverige med omvärlden. Ökad intermodalitet är dessutom viktigt för ökad transporteffektivitet.

Tillräcklig isbrytarkapacitet är också avgörande för att hamnar i, inte minst, norra Sverige ska vara öppna året runt, och en fortsatt förnyring av den ålderstigna statliga isbrytarflottan är helt nödvändig. Det är välkommet att Trafikverket föreslår ett utökat anslag till ytterligare isbrytarkapacitet, utöver den isbrytare som nu upphandlas.

Automatisering och framtidens transporter

Transportsektorn står inför en stor omställning och initiativ för ökad automatisering och nyttjande av ny teknik, exempelvis drönare, växer globalt. Trafikverket har en restriktiv syn på hur nyttjandet av framtids tekniker väntas utvecklas i Sverige. Svenskt Näringsliv ser en risk att sådan restriktiv syn, och i slutändan anpassning, hämmar utrullning av teknik som skulle kunna effektivisera användningen av svenska transporter och nyttjandet av svensk infrastruktur.

Framtidssäkra infrastruktur och transportsektor

Transportsektorn står inför flera parallella utmaningar. Infrastrukturen behöver bli mer robust och motståndskraftig för att möta framtidens klimat, men också ett förändrat säkerhetspolitiskt läge. En långsiktig finansiering för klimatanpassningsåtgärder och ökad

¹ [Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/491090/1690000)

tydlighet kring rådighetsfrågan kommer att bli viktigt för infrastrukturen ska kunna framtidssäkras.

Samtidigt behöver utsläppen från transportsektorn minska för att Sverige ska kunna nå uppsatta klimatmål, och bibehålla konkurrenskraftiga företag på en fossilfri marknad.

Utsläppsminskningar från transportsektorn

Utsläppen från transportsektorn har under 2024 ökat, till följd av ett flertal styrmedelsförändringar under mandatperioden. Till följd tillsattes under 2024 utredningen *"Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU"*², som aviserades redan i regeringens klimatpolitiska handlingsplan under 2023. En fördjupad analys av transportsektorns klimatomställning är central för att Sverige ska nå uppsatta klimatmål, och de förslag som utredningen genererar behöver skyndsamt införas.

Parallellt med nya ekonomiska styrmedel som minskar utsläppen, kan ett effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur också generera nödvändiga utsläppsminskningar. Bättre förutsättningar från "High capacity transports, HCT" på såväl väg som järnväg skulle möjliggöra för både ökad kostnadseffektivitet och lägre utsläpp.

Nyttjandet av HCT-transporter på väg är generellt sett lågt i Sverige. Den svenska infrastrukturen har inte uppdaterats för att möta behoven hos de längre och tyngre fordonen och samtidigt finns ett begränsat antal tillåtna fordonskombinationer som hindrar ett ökat nyttjande. I Finland är nyttjandegraden av HCT-transporter betydligt högre, dels till följd av en bättre anpassad infrastruktur, dels till följd av mer flexibla och funktionsbaserade regler kring godkända fordonskombinationer. Det har möjliggjort för näringslivet att nyttja redan befintlig fordonsflotta i högre utsträckning.

Det är välkommet att utbyggnaden av BK4-nätet föreslås påskyndas och att målår slås fast i Trafikverkets förslag. För att reformen ska få fullt genomslag krävs dock att hela transportkedjan, från start till mål, håller BK4-standard. En godstransport påbörjas och avslutas ofta på det icke-statliga vägnätet och det är avgörande att också det kommunala och enskilda vägnätet, exempelvis till hamnar och terminaler, håller för den högre bärighetsklassen.

Pågående uppdrag till Trafikverket att redogöra för behovet av bärighetshöjande åtgärder i det icke-statliga vägnätet är en viktig del i att möjliggöra detta och behöver tas vidare av regeringen. Parallellt bör fler godkända fordonskombinationer eftersträvas. Påskyndade investeringar i mötesspår, broar och bangårdar är också viktiga för att möjliggöra längre och tyngre tåg, och på så vis öka transporteffektiviteten. Åtgärder för längre och tyngre fordon är inte bara en viktig åtgärd för effektivare transporter, utan är också av stor vikt för totalförsvaret.

Transportinfrastrukturens roll i totalförsvaret

Totalförvarsplaneringen och försörjningsberedskapen har stärkts de senaste åren, och samarbetet mellan näringslivet och myndigheter har förbättrats. Men takten är för låg. För att näringslivet ska kunna upprätthålla leveranser som är avgörande för

² [Styrmedel för att bidra till en utfasning av fossila bränslen och att nå Sveriges klimatåtaganden i EU - Regeringen.se](#)

försörjningsberedskapen krävs en robust transportinfrastruktur som säkerställer produktion, transporter och kommunikation även vid kris eller krig. Detta är en grundförutsättning för att nå de mål som regeringens nationella rådgivare för stärkt privat-offentlig samverkan har formulerat i förslaget till nationell strategi för försörjningsberedskap: att upprätthålla försörjningsflöden, att kunna kompensera för störningar och att prioritera kritiska behov vid bristsituationer.

Trafikverket och övriga sektorsansvariga beredskapsmyndigheter måste öka takten i arbetet med behovs- och försörjningsanalyser som identifierar vilka resurser och verksamheter som är kritiska och hur prioriteringskriterier ska tillämpas. Det är otydligt i vilken utsträckning Trafikverkets förslag till nationell plan omhändertar totalförsvarets behov, vilket kan leda till brister i logistikkedjorna som försörjningsberedskapen bygger på. Företagens möjligheter att genomföra godstransporter och upprätthålla flöden måste utgöra en större del av konsekvensanalysen för hela totalförsvarets förmåga.

De försörjningsled som fungerar i vardagen är samma som måste fungera under kris och krig. För att upprätthålla försörjningsberedskapen krävs att Trafikverket ser näringslivet som en likvärdig strategisk partner och säkerställer att näringslivets behov av transportinfrastrukturen blir en integrerad del av totalförsvarsplaneringen.

Underhållsskulden

Underhållsskulden på det svenska väg- och järnvägsnätet har under lång tid ackumulerats. I sitt inriktningsunderlag bedömde Trafikverket att det eftersatta underhållet under planperioden uppgår till 127 miljarder kronor³. Det påverkar näringslivets transporter, men också motståndskraften mot exempelvis extremväderhändelser och andra störningar.

Regeringens uttalade ambition, som fastslås i infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28)⁴, har varit att hela den ackumulerade underhållsskulden på vägnätet ska vara återbetald vid planperiodens slut. Trafikverket bekräftar i sitt förslag till nationell plan att de ökade ekonomiska ramarna, i kombination med ökad operativ förmåga, gör att allt eftersatt vägunderhåll kan återtas under planperioden. Det är välkommet och sedan länge efterfrågat av näringslivet.

På järnvägssidan är Trafikverkets bedömning att järnvägsanläggningen i allt väsentligt kommer att vara utan eftersatt underhåll först år 2050. Inom planperioden 2026–2037 beräknas dock endast cirka 10–15 procent av järnvägens underhållsskuld kunna åtgärdas. Detta motsvarar vad Trafikverket bedömer är praktiskt genomförbart utan att orsaka alltför stora inskränkningar i tågtrafiken, men lämnar också en stor del av underhållsarbetet att åtgärdas under nästföljande 12-årsperiod. Det är välkommet att ett målår för när underhållsskulden ska vara återbetald nu fastslagits, men takten för att åtgärda underhållsskulden på järnväg är oacceptabelt låg. Ett ökat och snabbare underhållsarbete är nödvändigt för att möta näringslivets behov av välfungerande och förutsägbara järnvägstransporter.

För att det ska vara möjligt att återta underhållsskulden innan 2050 behöver produktiviteten i arbetet öka. Det behövs bland annat åtgärder för att stärka kompetensen i sektorn men

³ [Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037](#)

⁴ [Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera - Regeringen.se](#)

också bättre upphandlingsmetoder som gynnar produktivitet och nyttjande av ny, effektivare, teknik som exempelvis minskar tid i spår, och värdesätter möjligheten att göra underhållsinsatser parallellt med fortsatt trafikering. En plan för hur arbetet kan effektiviseras saknas i Trafikverkets förslag.

Idag råder en bred politisk enighet om behovet av underhåll i det svenska väg- och järnvägsnätet. Men historien har tydligt visat att anslag till underhåll är ofta stryks när politiska prioriteringar skiftar eller när nya, mer synliga investeringsprojekt lockar. Det måste skapas ett ramverk som gör det svårt och kostsamt för såväl nuvarande som kommande regeringar att återigen nedprioritera underhållet av vår gemensamma infrastruktur. Förutsägbarhet är avgörande för både Trafikverkets planering och för anläggningsbranschens förmåga att bygga upp kapacitet. Regeringen bör därför, i samband med att planen fastslås, påbörja ett arbete med att skapa någon form av institutionellt ramverk för att säkra långsiktig finansiering av transportinfrastrukturens underhåll.

Det behövs slutligen också enighet kring marknadens roll i underhållsarbetet. Privata aktörers inträde på underhållsmarknaden i järnvägssektorn har spelat en viktig roll för att kapa kostnader i arbetet⁵. Politiska osäkerheter kring dess fortsatta möjligheter att verka på marknaden riskerar påverka tillgång till kompetens och eventuella förändringar i marknadsstrukturen skulle leda till kostnadsökningar och lägre produktivitet.

Reformer för finansiering, genomförande och planering

Stärkt kostnadskontroll

Infrastrukturinvesteringar är ofta stora och således förknippade med osäkerheter avseende nyttor och kostnader, inte minst i projektens tidiga skede. Svenskt Näringsliv välkomnar att Trafikverket stärker kostnadskontrollen, och faktiskt nyttjar den möjlighet att ompröva och anpassa namngivna investeringar som planeringsprocessen erbjuder. Den tidigare aviserade riskreserven är också välkommen, tillsammans med fortsatt utveckling av arbetet med mer robusta kostnadsbedömningar.

Den svenska infrastrukturen har stora investeringsbehov, i såväl kapacitetshöjande insatser som underhåll, och det är av högsta vikt att avsatta medel nyttjas effektivt för att maximera nyttan per investerad krona. Det är också viktigt att minska mängden investeringar som låses upp av kommande planer, på grund av förseningar och fördyringar. Samtidigt är det viktigt att fortsatt beakta stråkperspektiv och att väga in pågående och aviserade näringslivssatsningar.

Det är därför av högsta vikt att regeringen vidhåller principen om samhällsekonomisk lönsamhet när beslut om nationell plan ska fastslås under våren 2026. Principen behöver också hålla över tid, oavsett regeringskonstellation. Parallellt bör Trafikverket fortsätta utveckla sina samhällsekonomiska kalkyler, eftersom de idag tenderar att underskatta värdet av godstrafik.

Finansiering och genomförande

I "Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur" (prop. 2024/25:28) och det efterföljande regeringsuppdraget (LI2025/00640) slår regeringen fast en ny inriktning för finansiering och

⁵ [Billigare tågbiljetter och lägre kostnader för underhåll – Konkurrens i järnvägssektorn](#)

genomförande av infrastrukturprojekt. Sverige har en betydande underhållsskuld som behöver hanteras parallellt med utvecklingen av infrastrukturen. I det läget behöver att olika former av alternativ finansiering övervägas och Svenskt Näringsliv välkomnar att regeringen öppnat upp för alternativa finansierings- och genomförandeformer.

Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan identifierat nio objekt som kan vara aktuella för offentlig-privat samverkan (OPS), eller annat alternativt genomförande. Parallellt pågår utredningen "Effektivitetsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur".

Frågan har utretts förr och goda erfarenheter finns från bland annat våra nordiska grannländer. Processen med att identifiera projekt för upphandling och genomförande måste påbörjas snarast för att den institutionella kunskap som krävs ska kunna byggas upp, och OPS ska kunna bli ett reellt komplement i svensk infrastrukturförsörjning. Därtill ser vi positivt på att i lämpliga fall kunna frikoppla genomförandeansvaret från Trafikverket genom investeringsobjekt i statlig bolagsform, likt Nye Veier i Norge. Detta i syfte att stärka den samhällsekonomiska effektiviteten och ett effektivare genomförande med en god kostnadskontroll.

Det är också angeläget att Sverige arbetar strategiskt med medfinansiering från EU, till exempel från Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF), och Nato.

Fortsatt utveckling av planeringsprocessen

Det tar idag alltför lång tid att få på plats infrastrukturinvesteringar i Sverige. Ett uppskjutet eller försenat projekt innebär en utebliven samhällsnytta under förseningstiden. Den nuvarande planerings- och genomförandeprocessen är alltför långsam, vilket riskerar hämma svensk tillväxt. Ett fortsatt arbete med stärkt kostnadskontroll är också av vikt.

Alternativa genomförandeformer som OPS kan leverera samhällsnyttan snabbare, men också inom befintlig planprocess behöver tempot öka. Det kräver en översyn av såväl tillståndprocesser som upphandling och planering inom Trafikverket. Regeringen bör därför fortsatt arbeta för en utveckling av planeringsprocessen, där ökad produktivitet sätts i fokus.

Svenskt Näringsliv står till Landsbygds- och infrastrukturdepartementets förfogande för förtydliganden eller frågor.

2025-12-08

Madeleine Svenberg

Expert Infrastruktur och klimatpolicy