

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Dnr: LI2025/01587

Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sammanfattning

Framtagningen av planförslaget och åtgärderna i det har till stora delar inte utgått från att den ska bidra och passa in i ett hållbart samhälle. En hållbar omställning av transportsektorn behöver vila på tre ben där ett mer transporteffektivt samhälle är en nödvändig del. Planen har tvärt emot ett transporteffektivt samhälle utgått från en prognos där biltrafik, lastbilstrafik och flygresande fortsätter att öka. Det har lett fram till en plan där i stort sett alla vägprojekt motverkar klimatmålet och inte passar in i ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Med en omprioritering i planen där dessa vägprojekt ersätts med enklare åtgärder som löser brister till en bråkdel av kostnaden kan medel frigöras till nya åtgärder inom cykel, kollektivtrafik och järnväg. Ett enkelt sätt skulle kunna vara att tillföra nya medel och öppna för nya ansökningar till stadsmiljöavtal nu när Trafikverkets utvärdering visat på så goda resultat av tidigare omgångar.

Satsningar på underhåll enligt planförslaget är bra men en så långsam återhämtning att det tar till 2050 att komma ikapp med underhållet på järnväg motverkar en hållbar omställning av transportsektorn.

Detsamma gör den långsamma process som Trafikverket har idag för byggnation av nya statliga cykelvägar i nationell men framförallt regional plan.

Utgångspunkten för nationell plan måste vara att den ska bidra och passa in i ett hållbart samhälle

Det som planeras och byggs med utgångspunkt från en ny nationell plan för infrastrukturen kommer finnas kvar under mycket lång tid. Det innebär därför ett mycket stort ansvar att en plan på närmare 1 200 miljarder kronor bidrar och passar in i ett framtida hållbart samhälle. Problemet är att framtagning av planförslaget och åtgärderna i den till stora delar inte har utgått från det. Istället har utgångspunkten varit en prognos där biltrafik, lastbilstrafik och flygresande fortsätter att öka.

Omställningen av transportsektorn behöver vila på tre ben där ett transporteffektivt samhälle är en nödvändig del

Det finns stor enighet bland forskare och experter nationellt och internationellt att en hållbar omställning av transportsektorn behöver vila på tre ben, ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektivisering och övergång till en fossilfri energi genom elektrifiering och biodrivmedel. Ett transporteffektivt samhälle innebär ett samhälle där trafikarbetet med bil, lastbil och flyg minskar samtidigt som andelen gång, cykel, kollektivtrafik ökar, logistiken effektiviseras och ökade behov av godstransporter tas med effektivare logistik samt på järnväg och sjöfart.

Internationellt har länder som Skottland, Wales, Österrike, Irland och Norge satt upp nationella mål om nollväxt eller minskad biltrafik och att andelen av hållbara transporter istället ska öka¹. Utgångspunkten för siffermål har varit klimatmålet men även motiverats av hållbarhet ur ett brett perspektiv.

Omprövning behöver utgå från kriterier att projekt ska bidra och passa in i ett hållbart samhälle

Trafikverket lyfter att de har ett förändrat synsätt på investeringar och att omprövningar av sedan länge planerade investeringar har skett i planen. ”Lagt kort” ligger inte längre. Vi håller med om att det projekt behöver omprövas. Men här vill vi lägga till att omprövningen bör utgå från om projekten bidrar och passar in i ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Kriterier för en sådan omprövning bör enligt forskning och internationella erfarenheter vara att vägprojekten inte ska öka kapaciteten eller höja hastigheten för biltrafiken². Dels för att sådana åtgärder motverkar klimatmål och annan hållbarhet, dels för

¹ <https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2025/03/malstyrning-mot-okad-transporteffektivitet.pdf>

² <https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2025/03/malstyrning-mot-okad-transporteffektivitet.pdf>

att det inte finns behov av ökad kapacitet när biltrafiken behöver minska i ett hållbart och transporteffektivt samhälle.

Internationellt finns goda exempel från bl.a. Wales och Österrike där omprövning har skett av nationella planer för infrastrukturen med utgångspunkt från hållbarhetsmål och mål om minskad biltrafik kopplat till dessa. I Wales Roads Review³ anges fyra villkor där nya vägprojekt behöver uppfylla samtliga för att kunna gå vidare med planering och byggande:

- åtgärden ska inte leda till högre hastigheter som ökar utsläppen
- åtgärden ska inte öka kapaciteten för biltrafiken
- åtgärden ska minimera utsläppen av växthusgaser vid byggnation
- åtgärden ska inte påverka ekologiskt värdefulla miljöer negativt.

Det är kriterier som skulle kunna användas även i Sverige för att utvärdera om vägprojekt passar in i en plan, något som också föreslagits i forskningsprojektet fyrstegsprincipens tillämpning i ett transporteffektivt samhälle⁴.

Stora medel kan frigöras vid omprövning av vägprojekt som inte bidrar eller passar in till satsningar som gör det

Med sådana kriterier som lyfts i forskningen och Wales Roads Review skulle i stort sett samtliga namngivna vägprojekt i planen inte passa in. Projekt som nästan uteslutande handlar om nya vägar med högre hastighet och ökad kapacitet genom fler körfält jämfört med nuvarande infrastruktur. De brister som ändå finns vad gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet för gång och cykel kan oftast lösas med betydligt enklare åtgärder till en bråkdel av kostnaden. En sådan omprioritering skulle frigöra stora medel. Medel som istället kan satsas på åtgärder som bidrar och passar in i ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Det handlar om satsningar på cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och järnväg. Då Trafikverkets utvärdering visat på så goda resultat av stadsmiljöavtalen skulle en enkel åtgärd skulle kunna vara att tillföra nya medel till stadsmiljöavtalen och öppna upp för nya ansökningar från kommuner och regioner.

³ <https://www.gov.wales/sites/default/files/publications/2023-02/the-future-road-investment-wales.pdf>

⁴ <https://www.trivectortraffic.se/wp-content/uploads/2025/03/malstyrning-mot-okad-transporteffektivitet.pdf>

Att det ska ta till 2050 att komma ikapp med underhållet för järnvägen motverkar omställningen till ett hållbart samhälle

Eftersatt underhåll på väg kommer med planen enligt Trafikverket tas igen under planperioden fram till 2037. För järnvägen dröjer det i stället till 2050. I en hållbar omställning av transportsektorn borde det varit det omvända, att snabbare åtgärda underhållsskulden på järnvägarna framför vägarna. Trafikverket behöver därför ges i uppdrag att förändra arbetssätt inklusive upphandling av effektivare maskiner och metoder för underhåll så att takten kan ökas markant. Ett känt problem är också att få tid i spår för att genomföra underhåll. Det behövs därför investeringar i fler spår för att kunna bedriva ett effektivt underhåll samtidigt som trafik kan upprätthållas. Höstens händelse med skred som skar av stora delar av landets järnvägsnät från norr till söder visar också på behov av klimatsäkring. Det visar också behovet av parallella banor där Inlandsbanan kunde ta en del av transporterna. En bana som också har stora behov av underhåll och upprustning. En upprustning som skulle kunna göra den mer attraktiv och även möjliggöra pendling i inlandet med tåg.

Den långsamma processen för byggnation av nya statliga cykelvägar motverkar omställningen till ett hållbart samhälle

Riksrevisionen har nyligen lyft att många planerade cykelåtgärder inte genomförs som tänkt, att anslag inte utnyttjas, och att lagar och tolkningar (t.ex. enligt Trafikverkets tolkning av väglagen) hindrar byggandet av friliggande cykelvägar. Det gör att pengar som tillförs nationell plan men framförallt de regionala planerna som i senaste planförslagen fått ta en större del inte används. Trafikverket behöver därför ges tydliga direktiv att snabba på processen med villkor om maximal tid för genomförande. En lösning behöver också komma till stånd för att kunna bygga friliggande cykelbanor.

Beredning av svar på remiss

Detta remissvar har beslutats av VD Lena Smidfelt Rosqvist efter föredragning av Håkan Johansson.

VD Lena Smidfelt Rosqvist

Lund 2025-12-17