

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet

## Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

### Sammanfattning

Transportstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Transportstyrelsen har följande synpunkter.

### Transportstyrelsens synpunkter

#### Trafikslagen (bland annat 2.1)

Transportstyrelsen anser att förslaget inte behandlar alla trafikslag jämbördigt. Sjö- och luftfart analyseras inte lika djupt som övriga trafikslag och nämns i mer begränsad omfattning.

Till exempel berörs inte resor med sjöfart alls i kapitel 2.1 som beskriver utvecklingen av persontransporter. Vardagsresande med sjöfart är visserligen en liten andel av det totala vardagsresandet men skulle kunna vara en del av ett framtida ökat resande.

#### Trafikreglering väg (4.2.1)

Trafikverket tar upp att vägsystemet kan optimeras och effektiviseras med olika regleringar. Transportstyrelsen håller med men vill påminna om vikten av att trafikmiljön och regleringen samspelar med varandra så att användarna får goda förutsättningar att förstå, acceptera och följa reglerna. Ett exempel är självförklarande hastighetsbegränsningar.

#### Forskning och innovation (5)

Transportstyrelsen har inga invändningar mot den liggande texten men vill peka på att behoven av insatser rörande sociala aspekter inte framträder tydligt. Det finns ju mycket att lära om beteenden, hur man kan påverka och underlätta mot önskvärda beteenden, vad som är motkrafter till önskvärda

beteenden mm och på detta område torde det krävas forskning och därmed ett behov av finansiering.

Transportstyrelsen bedömer att de övergripande tematiska prioriteringarna, inklusive den ökade tvärvetenskapliga ansatsen i enlighet med Agenda 2030, är riktiga i och med de utmaningar transportsektorn står inför. Systemövergripande och transportslagsövergripande perspektiv behöver tas om hand i forskningen, vilket blir än viktigare då nya företeelser i transportsystemet blir allt svårare att sortera in under nuvarande fordons- och trafikslagskategorier.

Vad det gäller finansiering och samverkan så vill Transportstyrelsen särskilt understryka några punkter i avsnitt 5.3 som vi anser kan skapa bättre förutsättningar för att forskningsmedlen nyttjas där behoven och nyttan är som störst.

- Att samla forsknings- och innovationsverksamheten till en anslagspost (utvecklingsanslag) där finansieringsnivåerna är stabila mellan åren.
- Att verka för en behovsdriven och flexibel fördelning av forsknings- och innovationsmedlen till samtliga trafikslag. Det främjar även en jämnare fördelning mellan dem.
- Att myndigheter på transportområdet ges i uppdrag att utreda hur forsknings- och innovationsmedel kan kombineras med andra typer av anslag.

### Utveckling genom trimnings- och miljöåtgärder (7.1)

Transportstyrelsen konstaterar att den föreslagna ramen för trimnings- och miljöåtgärder är betydligt mindre än de behov som Trafikverket beräknat. Till exempel uppgår den indikativa ramen för buller och vibrationer endast till cirka 55 procent av behovet. Liknande eller lägre siffror gäller även för kollektivtrafik, kapacitet och kvalitet, landskap och vatten. För ökad och säker cykling saknas en sammanställd behovsbild och det finns osäkerheter kring vad som krävs för att anpassa transportsystemet till klimatförändringarna. Enligt Trafikverket är trimnings- och miljöåtgärder ofta effektiva och ligger i linje med fyrstegsprincipen. Därför anser Transportstyrelsen att det är olyckligt att planförslaget inte omhändertar utvecklingsbehoven i större utsträckning.

### Planförslagets effekter (9)

I rapporten, sidan 10, anges att eftersom planeringsprocessen bygger på att objekt läggs in i plan i relativt tidiga skeden är det svårt att undvika att vissa objekt visar sig vara dyrare, eller ge lägre nyttor, än man bedömt i tidigare skeden. Meningen är att man i planeringsprocessen ska kunna ompröva åtgärder varefter man får mer information om nyttor och kostnader. Regeringens direktiv säger dock att gällande plan ska genomföras.

Trafikverket har därmed inte fått möjlighet att föreslå ifall några objekt i gällande plan borde utgå och frigöra resurser för andra mer lönsamma objekt. Transportstyrelsen anser att det är en olycklig begränsning som försvårar för beslutsfattaren att beakta samhällsekonomisk effektivitet i sitt beslut. Det övergripande transportpolitiska målet<sup>1</sup> innefattar samhällsekonomisk effektivitet.

Samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder bidrar till samhällsekonomisk effektivitet och därmed till uppfyllandet av de transportpolitiska målen. Det framgår av Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl att de föreslagna investeringarna sammantaget är olönsamma (kostnaden överstiger nyttan med 121 miljarder kronor). Det hade varit intressant att se förslag på vilka andra åtgärder som skulle ge större nyttor och hur stor nyttorna skulle vara i sådana fall.

Känslighetsanalyserna är grovt gjorda och man har valt att utgå från ett hypotetiskt planförslag och några omvärldsförändringar. Det är dock bra att Trafikverket har tagit med alla de 117 investeringar man identifierat som kandidater in i analysen för att se om planen är robust eller om ett annat urval av åtgärder skulle varit bättre. Transportstyrelsen anser att det även borde göras känslighetsanalyser för andra objekt som är med i planförslaget.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Petra Wermström och utredare Anna Ferner Skymning, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör

---

<sup>1</sup> Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.