

Infrastrukturdepartementet

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Vinnova tackar för möjligheten att lämna kommentarer på förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Vinnova instämmer med bilden som framkommer i den nationella planen om att åtgärder behöver göras och det snarast. Vinnova ser det som mycket positivt att den nationella transportplanen omfattar ett kapitel om satsningar inom forskning- och innovationsområdet. Vi ser det vidare som positivt att Trafikverket har tydliggjort vilka forsknings- och innovationsområden som är prioriterade på myndigheten. Vinnova upplever dock att forskning och innovationsavsnittet inte är helt avstämt med övriga delar i planen.

Vinnovas har valt att kommentera kapitel 2, 4,5, 7 och 9.

Vinnovas ställningstaganden

Kapitel 2 Transporter i Sverige: nuläge och förväntad utveckling

Det är alltid vanskligt att förlita sig på prognoser och utifrån dessa uttala sig om vilka investeringar som behöver genomföras. Ofta bygger prognoser på statistik som av förklarliga skäl ofta tidsmässigt släpar efter och aktuella trender tas därför inte i beaktande. Ingenstans i planförslaget finns det något resonemang kring trafikinducering och dess effekter vilket Vinnova anser märkligt med tanke på hur tydligt sambandet är (genom att studera historiska data) mellan investeringar i ny transportinfrastruktur och framtida trafikvolym¹. Syftet med planförslaget är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Regeringen har också angett att den avser att ta fram en plan som är en del i samhällsbygget, i vilken det tydligt pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft. Vinnova anser att Trafikverket är en central myndighet för att dessa mål ska realiseras.

Vinnova finner det således underligt att prioriteringarna av investeringar enbart baseras på prognoser om trafikvolymsökningar och inte på de uttalade och tydliga mål om att Sverige ska minska växthusgasutsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030. Vinnova konstaterar vidare att andra länder väljer en annan styrning, en målbaserad styrning såsom till exempel Norge gör. I Norge använder man sig inte av en basprognos som

¹ [Att hantera inducerad efterfrågan på trafik \(trafikverket.se\)](https://www.trafikverket.se)

anger att volymen ska öka för infrastrukturplanen. I stället har Norge ett nollväxtmål för biltrafik vilket styr infrastrukturplaneringen.

Kapitel 4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

Transporteffektivt samhälle

Den nationella planen för transportinfrastruktur handlar i första hand om hur den nationella fysiska infrastrukturen ska utvecklas och förvaltas. Detta omfattar i huvudsak vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar, åtgärder i allmänna farleder och slussar, investeringar i det statliga järnvägsnätet och stamvägnätet, trimnings- och miljöåtgärder, insatser för forskning, utveckling och innovation, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer och driftbidrag till icke statliga flygplatser.

I Klimatpolitiska rådets utvärdering av regeringens samlade politik under år 2020² är en av deras rekommendationer att ”*Se till att den nationella planen för transportinfrastruktur bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle inom klimatmålen ramar*”. Vinnova anser att planen över lag är tunn på resonemang om det transporteffektiva samhället och de möjligheter som det kan medföra för en omställning av transportsystemet. Att det transporteffektiva samhället är en viktig del i omställningen till ett fossilfritt transportsystem är numera ett allmänt accepterat faktum. Därtill är transporteffektivt samhälle en av tre centrala åtgärder för övergången till ett fossilfritt transportsystem (de andra är energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt förnybara drivmedel) som lyfts i den så kallade SOFT-strategin. Denna strategi är framtagen av sex statliga myndigheter, av vilka Trafikverket är en.

Vinnova instämmer i Trafikverkets analys om att samhällsplaneringen sker i komplexa processer och att samverkan krävs i ett tidigt skede. Vi är därför besvikna över att så lite resonemang förs på vilket sätt samverkan mellan centrala aktörer såsom t.ex. kommuner och näringsliv sker. Vinnova skulle önska en mer genomarbetad process och struktur kring denna samverkan.

Fyrstegsprincipen

Planen saknar även mer utvecklade resonemang om hur fyrstegsprincipen har beaktats i processen. Det hänvisas i texten till tidigare gjorda åtgärdsvalsstudier, men för att få en bättre förståelse för de avvägningar som har gjorts vore det positivt om detta tydligare kunde avspeglas i texten.

Digital infrastruktur

Vinnova saknar en mer omfattande beskrivning av vad och resonemang kring vilka investeringar som görs och planeras inom den digitala infrastrukturen. Vi noterar att detta är ett utpekat forskningsområde (kapitel 5) och är mycket positiva till ett utvecklat samarbete kring dessa frågor.

² Klimatpolitiska rådets rapport 2021, Rapport nr 4, ISBN: 978-91-984671-5-4.

Kapitel 5 Forskning och innovation

Vinnova ser det som mycket positivt att den nationella transportplanen omfattar ett kapitel om satsningar inom forskning- och innovationsområdet. Vi ser det vidare som positivt att Trafikverket har tydliggjort vilka forsknings- och innovationsområden som är prioriterade på myndigheten. Trafikverket skriver att de arbetar för att myndighetens satsningar inom forskning och innovation ska tas om hand i den verksamhet som myndigheten bedriver. Vinnova anser att det är en viktig och bra ambition, men vi ser också att det torde finnas en ännu större potential i detta än vad som idag beskrivs i den nationella transportplanen. Vi anser att Trafikverket som både sakområdesansvarig myndighet och FoI-finansiär borde koppla ihop dessa aspekter ännu tydligare och vi ser även att det borde undersökas hur FoI-resultat utifrån andra finansiärers verksamhet (exempelvis Vinnovas) skulle kunna inverka på den verksamhet som Trafikverket ansvarar för. Vi vill påminna om vad som sägs i kapitel 4, att samverkan med olika aktörer krävs i ett tidigt skede.

I kapitel 5.1 redovisas fyra prioriterade områden och Vinnova ser särskilt positivt på att området ”*Ett effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet*” där frågor kring hur och var behovet till transporter ska beforskas, ingår.

Området ”*Ökad produktivitet i infrastrukturektorn*” kopplar direkt an till SIP InfraSweden2030 men också till Vinnovas nya uppdrag om hållbart byggande som omfattar både fastigheter och anläggning. Här ser vi gärna ett ökat samarbete för att accelerera omställningen.

Vinnova ser tydliga samverkansmöjligheter inom alla fyra utpekade områden och ser fram emot ett kontinuerligt samarbete.

I kapitel 5.2 lyfter Trafikverket fram sin ambition att arbeta med systemdemonstratorer vilket vi ser mycket positivt på och vi ser att det kan finnas goda samarbetsmöjligheter mellan Trafikverket och Vinnova kopplat till detta.

I kapitel 5.3 föreslår Trafikverket att myndigheter på transportområdet ges i uppdrag att utreda hur forsknings- och innovationsmedel kan kombineras med andra typer av anslag med syftet att öka innovationstakten och överbygga glappet mellan statliga och privata utvecklingsmedel: Vinnova uppskattar förslaget och vill påminna om att även andra finansiärer av forskning och innovation bör aktivt bjudas in till sådana samtal.

Vinnova upplever att forskning och innovationsavsnittet inte är helt avstämt med övriga delar i planen.

Kapitel 7 Utveckling

Vinnova instämmer i Trafikverkets analys att de företagsetableringar och företagsexpansioner som genomförs eller planeras i Norrbottens län och Västerbottens län kommer att ställa nya krav på transportinfrastrukturen.

Trafikverket uppmärksammar att den snabba utvecklingen med stora industriableringar i norra Västerbotten och Norrbotten medför behov av infrastrukturutbyggnader. Då budgetutrymmet för byggande av ny infrastruktur i närtid är mycket begränsat, föreslås en lånefinansiering, vilket Vinnova finner rimligt då en utdragen process skulle riskera att hämma tillväxteffekterna av industriableringarna. Vinnova föreslår också att det utarbetas en metod för hantera liknande infrastrukturbehov som kan uppstå tack vare nya gröna industrilokaliseringar i landet. Vi anser också att det är viktigt att investeringarna som behövs uppfyller de krav som ställs i denna plan samt även forskning och innovation får ta plats.

Kapitel 9 Planförslagets effekter

I kapitel 9 redovisas hur åtgärderna i den nationella planen bidrar till olika mål. Vinnova ser att det finns ett välarbetat resonemang kring trafiksäkerhetsområdet, som beskriver att investeringarna som prioriteras i planen kommer att minska antalet dödsfall i trafiken med 1,9 personer år 2040.

Vinnova finner det dock anmärkningsvärt att underlaget inte inkluderar en analys av hur många förtidiga dödsfall som orsakas av olika emissioner (partiklar, CO, NO_x, buller etc.) på grund av den ökade trafikvolymen. Det finns välgrundade forskningsresultat på området att tillgå från bland annat Umeå universitet ([länk kommer](#)).

Vinnova finner det även märkligt att infrastrukturplanen inte bidrar till att Sverige når de transportpolitiska målen fullt ut. Samtidigt som det första prioriterade fokusområdet för FoI-arbetet att *"ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur"*. Vinnova hade önskat en tydligare förklaring för hur de transportpolitiska målen ska nås och forskningens betydelse i sammanhanget.

I detta ärende har generaldirektör Darja Isaksson beslutat. Christina Kvarnström har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Andreas Netz, Annika Bergendahl, Björn Svensby Kurling, Filip Kjellgren, Lars Ahlm, och Per Norman deltagit.

Darja Isaksson