



Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering

Remissammanställning av svar på inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026– 2037

Innehåll

1. Inledning	4
1.1 De transportpolitiska målen	4
2. Transportsystemet – nuläge och utveckling	6
2.1 Prognoser för resande och transporter.....	6
2.2 Prognoser för vägtrafikens koldioxidutsläpp.....	12
2.3 Teknikskiften i transportsystemet	13
2.4 Klimatneutral infrastruktur.....	15
3. Förslag för ökad måluppfyllelse	18
3.1 Prissättning av transporter.....	18
3.2 Tillgänglighet.....	25
3.3 Klimatpåverkan	37
3.4 Laddinfrastruktur och elektrifiering.....	45
3.5 Miljö och hälsa.....	51
3.6 Trafiksäkerhet.....	56
3.7 Civil beredskap	63
4. Förslag för effektivare genomförande av åtgärder	69
4.1 Kostnadsstyrning och kostnadskontroll.....	69
4.2 Planeringsprocess.....	71
4.3 Produktivitet	88
4.4 Leverantörsmarknad och innovation.....	89
4.5 Kompetensförsörjning.....	92
5. Drift och underhåll av vägar och järnvägar	96
5.1 Kostnader i vägsystemet	96
5.2 Kostnader i järnvägssystemet.....	97
5.3 Kostnader för eftersatt underhåll	98
5.4 Klimatanpassningar	101
5.5 Genomförbarhet, arbetssätt och metoder.....	103
6. Utveckling av infrastrukturen	104
6.1 Samlad kostnadsbild	106
6.2 Namngivna investeringar	106
6.3 Trimningsåtgärder.....	110
6.4 Övrig utveckling.....	110
6.5 Tillkommande finansiering.....	113
7. Förslag fördelning av ramar	115
7.1 Utrymme för nya satsningar.....	115

7.2 Utökad ram	116
7.3 Prioriteringsgrunder.....	117
7.4 Länsplaner – öka ramarna	121
7.5 Alternativ finansiering.....	123
8. Effekter av olika ramar	130
8.1 Forskning och innovation skapar hög samhällsnytta	130
8.2 Effekter av olika sociala villkor.....	131
8.3 Integrering av hållbarhetsaspekter.....	131
9. Sjöfart och luftfart	132
9.1 Sjöfart.....	132
9.2 Luftfart.....	138
10. Övrigt	142
10.1 Kapacitetsbrist.....	143
10.2 Geologi.....	144
10.3 Barnrättsperspektiv.....	144
10.4 Jämställdhetsperspektiv.....	144
10.5 Kommuner - ej med som ordinarie remissinstans.....	145

1. Inledning

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037. Trafikverket publicerade inriktningsunderlaget den 15 januari 2024, och under remisstiden kom det in ett stort antal yttranden från bl.a. myndigheter, kommuner, regioner, näringsliv, intresseorganisationer och företag. Det har även kommit in remissvar från privatpersoner, dessa finns inte med i denna sammanställning men har noterats. Samtliga yttranden finns i sin helhet tillgängliga i Regeringskansliet (Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet).

Sammanställningen är främst tänkt att användas i arbetet med en infrastrukturproposition. Den utgör därför inte en fullständig redogörelse för alla synpunkter som framförts, utan sammanfattar synpunkterna för att kunna ge en samlad bild på olika områden. Sammanställningen består i huvudsak av textavsnitt direkt hämtade från remissvaren som inkommit till Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet. Den är i ordnad utifrån strukturen på inriktningsunderlaget som remissvaren syftar på. Kompletterande rubriker/underrubriker har skapats där det varit lämpligt.

Om flera remissinstanser uttryckt samma åsikt har vissa instanser, eller specifika formuleringar, inte inkluderats i sammanställningen men har noterats. Då inriktningsplaneringen är övergripande har synpunkter kring enskilda objekt noterats men är inte upptagna i denna sammanställning.

1.1 De transportpolitiska målen

Länsstyrelsen Blekinge, Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Jämtlands län, Länsstyrelsen Kalmar län och Länsstyrelsen Västra Götaland bedömer att Trafikverkets inriktningsunderlag brister i att beskriva hur hänsynsmålet ska uppfyllas.

Försvarsmakten anser att de transportpolitiska målen bör ses över och i större utsträckning införlivas, för att i högre grad beakta såväl totalförsvarets krav som implikationerna av att vara allierad i Nato. **Svensk Kollektivtrafik** anser även att de transportpolitiska målen behöver ses över och att en avvägning mellan olika målkonflikter behöver göras.

Arbetsgruppen för Bohusbanan anser att inriktningen borde grundas på ambitionen att de transportpolitiska målen uppnås. För att illustrera

fördelarna med tågresan samt bidra till funktionsmålet anser de även att ungdomar under 18 år borde få resa gratis med tåg året om.

Copenhagen Malmö Port anser att det behöver tydliggöras hur de nationella transportpolitiska målen ska uppnås med hänsyn till Agenda 2030 och det klimatpolitiska ramverket.

Klimatkommunerna ser inte hur de transportpolitiska målen blir styrande i inriktningsunderlaget. De samhällsekonomiska vinsterna med att styra mot de transportpolitiska målen är omfattande, vilket regeringen i uppdraget till Trafikverket betonar ska vara styrande. Här finns stora möjligheter att bättre koppla infrastrukturens utveckling till en positiv utveckling av såväl folkhälsan som miljö.

1.1.1 Transportpolitiska principer

Länsstyrelsen Blekinge och **Länsstyrelsen Kalmar län** saknar barn och unga, hälsa, social hållbarhet samt jämställdhet som fokus i de transportpolitiska principerna.

Länsstyrelsen Skåne anser att den första transportpolitiska principen går emot det första steget i fyrstegsprincipen och menar att den effektivt blockerar behovet av att ompröva Sveriges beprövade infrastrukturplanering.

2. Transportsystemet – nuläge och utveckling

2.1 Prognoser för resande och transporter

Föreningen svenska järnvägsfrämjandet anser att politiska beslut bör grundas på målstyrning och inte prognoser, då de anser att prognoser ger en konservering av nuvarande tendenser. **Ljungby kommun, Region Norrbotten** och **Region Västerbotten** med flera framhåller att det är angeläget att planeringen i större utsträckning baseras på mål och mindre på prognoser, för att främja måluppfyllelse. **Länsstyrelsen Blekinge** anser att utöver prognoserna bör även politiska beslut som har bäring på området vägas in. **Länsstyrelsen Skåne** anser att målstyrningen behöver stärkas gentemot den prognosbaserade styrning som sker idag.

Region Halland anser att det behövs utvecklade metoder för mer målorienterade prognoser utifrån ett transporteffektivt samhälle, som komplement till dagens basprognoser. Ett starkt önskemål från **Region Västmanland** inför kommande planperiod är en ökad målstyrd planering då de anser att den prognosstyrda planeringen inte leder till ett långsiktigt hållbart transportsystem. **Svemin** ser ett övergripande behov av mer målstyrning inom transportinfrastrukturen. **Gröna mobilister** instämmer med många andra instanser att den nationella planeringen bör övergå till att vara målstyrd i stället för prognosstyrd. **Riksorganisationen Hela Sverige ska leva** anser att det är otydligt vilka mål som väger tyngst, och vilka målkonflikter och målsynergier som finns. **Länsstyrelsen Västra Götaland** anser inte att basprognosen är lämplig som utgångspunkt för inriktningen eftersom den inte styr mot de transportpolitiska målen.

Tåg företagen menar att Sverige saknar en framtidsvision för transportsystemet och föreslår att regeringen bör tillsätta en utredning om hur de samhällsekonomiska prognos- och kalkylmodellerna kan utvecklas för att ge mer rättvisande beslutsunderlag vid investeringar i transportinfrastruktur. **2030-sekretariatet** saknar en vision för framtidens transportsystem, antagen i bred politisk enighet så att trygghet skapas bortom enskilda mandatperioder. **Svemin** efterlyser en betydligt mer offensiv vision och en visionärt inriktad proposition med fokus på AB Sverige där effekterna på att inte bygga ut också tas i beaktande, som visar på hur transportsystemet ska utvecklas. **Swedtrain** föreslår att inriktningsunderlaget bör inkludera en målbild för hur transportsystemet ska utvecklas över de kommande decennierna. I stället för att bygga prognoser på

historiska data bör prognosen baseras på en ordentlig analys av Sveriges framtida infrastrukturbehov.

Länsstyrelsen Hallands län anser att trafikplaneringen i högre grad bör vara målstyrd i stället för prognosstyrd och lyfter att inriktningsunderlaget i hög grad bygger på osäkra antaganden om ökad trafiktillväxt. **Länsstyrelsen Kalmar län** och **Länsstyrelsen Västra Götaland** lyfter basprognosen som baseras på att ökning av vägtrafiken, och att den ligger till grund för hur den ekonomiska ramen fördelas, går rakt emot klimatmål och miljökvalitetsmål. De anser att det är olyckligt att ökningen av trafiken inte kopplas till mobilitetslösningar. **Svenska Transportarbetareförbundet** anser att prognostiseringen av ökad trafik är problematisk. Inte för att prognosen i sig är fel eller har gjorts på fel grunder, utan eftersom resultatet av prognosen tas med sådan lätthet. De anser att vi inte kan hoppas att nå klimatmålet om 70 procents minskning av utsläppen 2010–2030 samtidigt som andelen transporter och trafik förväntas att öka ständigt.

Energimyndigheten lyfter även aspekten att infrastrukturplaneringen bör vara målstyrd och att de bakomliggande samhällsekonomiska analyserna inte kan bygga på prognoser om en trafikutveckling som är oförenlig med klimat- och andra miljömål. **Boverket** anser att den betydelse som basprognoserna ges för slutsatser och rekommendationer i inriktningsunderlaget kan påverka prioriteringen av åtgärder i den nationella infrastrukturplaneringen på ett sätt som leder till att möjligheterna att nå de av riksdagen antagna miljömålen försvåras.

Vidare anser **Region Stockholm** och **Stockholms stad** att målstyrningen av trafikutvecklingen ska öka. Trafikverkets prognostiserade trafikökning behöver kompletteras med strategier för att hålla trafiken på en rimlig nivå.

IVL Svenska miljöinstitutet noterar att inriktningsunderlaget inte tar in de framväxande internationella erfarenheterna av en målstyrd infrastrukturplanering för minskad biltrafik. Flera europeiska länder, med Norge som närmast liggande exempel, arbetar med en planering som bidrar till uppsatta miljömål och samtidigt skapar större kostnadseffektivitet. **Gröna mobilister** anser att det generellt är lätt att förstå hur biltrafik ökar genom att just det transportslaget tenderar att tillskrivas en större betydelse än den faktiskt har. Prognos för ökad biltrafik leder till mer medel för att hantera högre volymer av bilar, av den anledningen kan det finnas skäl att fråga ifall en felaktig

prognos snarare verkar för ökad biltrafik än något annat? **IVL Svenska miljöinstitutet** anser att basprognosens antaganden om fortsatt biltrafikökning dels stämmer illa med historisk erfarenhet, dels leder till ökande målkonflikter med såväl nationella mål och internationella åtaganden som med den stora mängd kommuner som av en mångfald skäl arbetar för en minskad biltrafik i sina städer. Det faktum att inriktningsunderlaget inte presenterar några andra scenarios än ett ”business as usual”-scenario gör det direkt olämpligt som beslutsunderlag.

Konjunkturinstitutet framför att prognoser som visar på ökad biltrafik inte sällan blir kritiserade utifrån att det inte är i linje med den klimatomställning som behöver ske. **Konjunkturinstitutet** välkomnar i sammanhanget att Trafikverket är tydliga med att prognoserna beskriver en trolig utveckling givet kända förutsättningar och beslut snarare än en önskvärd framtid. Myndigheten lyfter att det tydligare kunde ha poängterats av Trafikverket att basprognosen (från 2020), som ligger till grund för inriktningsunderlaget, hanterar det klimatpolitiska ramverket som beslutad politik, dvs. att prognosen således utgår från att klimatmålet 2045 nås.

Klimatkommunerna vill som många andra se att man byter prognosplanering mot målstyrning, och med detta sagt uttrycker de att länder i framkant sätter mål för minskad biltrafik och ökat aktivt resande. De menar att utbyggnaden av Sveriges infrastruktur idag styrs av prognoser om att biltrafiken ska öka gör att skattemedel går till satsningar som leder till ökade utsläpp. Att Trafikverket styr mot att biltrafiken ska öka och kommuner styr mot att den minskar är ett uppenbart problem som framför allt drabbar de transportpolitiska målen, men även lägger en onödigt stor börda på kommunerna, som måste arbeta i motvind. Klimatkommunerna föreslår att Trafikverket grundar sin planering i kommuners och regioners planering i stället för att som idag enbart utgå ifrån ett teoretiskt perspektiv.

Region Kalmar län saknar en tydlig redogörelse för vart tågtrafiken ska få plats i förhållande till den trafikökning som redovisas i basprognosen.

Resenärerna lyfter att missvisande prognoser får stor betydelse för de beräkningar som resulterar i att vägåtgärder framstår vara lönsammare än spårinvesteringar. De menar på att prognoserna leder till överinvesteringar i vägprojekt, som i sin tur genererar mer biltrafik och att sådan prognosstyrning bland annat strider mot riksdagens klimatmål och miljömål. Därför behöver planeringen vara målstyrd i stället för prognosstyrd vilket i

sin tur medför att fokus i trafikpolitiken måste vara att öka det kollektiva resandet och i synnerhet järnvägens roll. **Mälardalsrådet** anser att Trafikverkets värdering av restid på järnväg inte är rimlig utifrån dagens förutsättningar, vilket gör att nyttokalkylerna för järnvägsinvesteringar påverkas negativt och att verkliga samhällsnyttor inte speglas.

Cykelfrämjandet lyfter att det inte är givet prognoserna för persontrafikens fördelning behöver vara liknande framöver som historiskt. Där det görs rejäla förändringar och omprioriteringar av vägutrymmet och i infrastrukturbudgeten, som exempelvis i städer som Gent och Paris, kan det ske dramatiska skiften i människors val av färdmedel. Trafikverket borde utifrån de antagna målen för exempelvis klimat, luftföroreningar och planera för att våra städer ska byggas på ett liknande sätt. **Svenska cykelstäder** för liknande resonemang och menar att prognoserna inte täcker in de fördelar som uppstår vid främjande av aktiva transporter. **Fotgängarnas förening** lyfter att gång och cykling underskattas kraftigt i inriktningsunderlaget, de menar på att det används ett räknesätt som gör reslängden viktigare än resans ärende. Lokala färdmedel underskattas därigenom, och bilresornas betydelse överskattas. Gång och cykling behandlas därför ytterst marginellt i inriktningsunderlaget, medan det är det huvudsakliga färd sättet i 30 procent av svenskarnas resor till arbete, utbildning, inköp och andra ärenden.

Världsnaturfonden WWF menar att Trafikverkets modeller och samhällsekonomiska kalkyler behöver justeras och att Trafikverket bör utgå från ett mer transporteffektivt samhälle i planeringen. Trafikverkets prognoser säger att bilresandet beräknas öka med 25 procent till 2040, dominerat av personresande. Takten på urbanisering i dessa modeller behöver också ses över med tanke på att ett trendskifte skett efter pandemin och många jobbar på distans. **Länsstyrelsen Jönköpings län** och **Region Jönköpings län** lyfter också att prognosmodellerna och nyttoberäkningarna har sina begränsningar.

Länsstyrelsen Kronoberg stödjer att tillämpningen av basprognosen är en referensutveckling för utvärdering och lyfter att det finns ytterligare behov för att nå klimatmålen. **Länsstyrelsen Värmland** anser att basprognoserna inte endast används för referensutveckling för utvärdering, utan får en styrande roll i planeringen på grund av att den samhällsekonomiska nyttan uttrycks i nettonuvärdeskvot (NNK).

Motorförarnas Helykterhetsförbund lyfter, i motsats till många andra instanser, att prognoserna är fundamentala för hur regeringen och dess myndigheter bör planera infrastrukturinvesteringar samt underhåll av vägar och järnvägar. **Motorbranschens Riksförbund** anser att prognoserna i underlaget över trafikarbetets utveckling är realistiska och lyfter att prognoserna ska utgå ifrån så att verkliga behov matchas i den framtida planeringen. **Kungliga Automobil Klubben (KAK)** framför att bilresandet beräknas öka med omkring 25 procent till 2040 och detta måste man ta höjd för. Transporter är välstånd och därför ska transporter underlättas. Då behöver infrastrukturen underhållas och byggas ut. Alla tankar på minskat transportarbete bör avvisas menar de.

LO anser att infrastrukturplaneringen i högre grad behöver utgå från de behov av utveckling i infrastrukturen som nyindustrialiseringen medför. **Tillväxtverket** anser inte heller att inriktningen i sin nuvarande form stödjer nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Sverige utifrån identifierade behov och brister. **Länsstyrelsen Dalarna** menar att utvecklingen av näringsliv och sysselsättning hämmas av infrastrukturen. **Svenskt Näringsliv** betonar vikten av att infrastrukturplaneringen håller jämna steg med befolkningsökning och ekonomisk tillväxt för att Sverige fortsatt ska vara ett attraktivt land att investera i. **Länsstyrelsen Kalmar län** lyfter att prognosen som redovisar ökningen av befolkningen och ekonomin inte ligger i linje med hur utvecklingen borde se ut för att inte äventyra etapp- och klimatmålen.

Norrbotniabanan AB riktar hård kritik mot att inriktningsunderlaget innehåller dåligt uppbyggda prognoser, framför allt kring Norr- och Västerbotten där prognosen tyder på att sysselsättningen kommer att minska. De anser att Trafikverket har gjort tveksamma bedömningar av den ekonomiska utvecklingen baserade på de prognoser som Trafikverket själva konstaterar är behäftade med betydande brister. Även **Nya Ostkustbanan** och **2030-sekretariatet** anser att inriktningsunderlaget anger missvisande prognoser för befolkning, sysselsättning och basindustrins produktion. **Region och Länsstyrelsen Norrbotten, Västerbottens handelskammare** samt **många** andra instanser från olika delar av Norrland understryker problematiken med att prognoserna inte bygger på den senaste uppdaterade statistiken. Det leder till att förändringar som den gröna omställningen och totalförsvarets behov av utveckling inte fångas upp, menar **Luleå- och Boden kommun**. Vidare diskuterar **Region Västerbotten, Region**

Västernorrland samt **Länsstyrelsen Västernorrland** att användningen av dessa felaktiga prognoser kan leda till skada då investerare och bostadsföretag använder inriktningsunderlaget som guide för att planera kommande satsningar.

Mälardalsrådet och **Region Gotland** lyfter att Trafikverket i sina prognoser utgår ifrån en minskande befolkning och sysselsättning på Gotland perioden 2017–2040. SCB:s befolkningsprognos visar tvärtom, på 12% ökning samma period, vilket är en av de högsta ökningstakterna i landet. Relaterat till detta anser **Umeåregionen** och **Umeå kommun** att korrekta och uppdaterade befolkningsprognoser borde ha ingått i inriktningsunderlaget, liksom en utförlig konsekvensanalys av de olika ramanslagen för industriinvesteringarna i norra Sverige.

Länsstyrelsen Västerbotten anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket i inriktningsunderlaget i så stor utsträckning utgår från prognosernas befolkningssiffror, inte minst när rapporten ”Tilläggsprognos för de stora industriinvesteringarna i Norrbottens och Västerbottens län” presenterades för några månader sedan där en kraftig befolkningstillväxt förutspås, ökat transportarbete på väg samt ökade godsvolymer fram till 2040. **Handelskammaren Mittsverige** anser att analyserna som bygger på gamla data går i motsatt utveckling gentemot den faktiska utvecklingen och investeringarna, därav behöver det arbetet ses över.

Mälardalsrådet lyfter att Trafikverkets tidigare prognoser har underskattat modalitetsskiften och att nuvarande prognoser inte verkar ha en tydlig skillnad i metodik från föregående. **Motorbranschens Riksförbund** menar att investera i hållbar mobilitet är detsamma som att investera i det allmänna välståndet, vilket planeringen måste utgå ifrån. De menar på att i framtiden kommer det att behövas mer av alla transporter och därför måste också infrastrukturen anpassas därefter.

Transportstyrelsen ser att det är beklagligt att det i inriktningsunderlaget inte är tydligt hur prognoserna används i infrastrukturplaneringen.

Mälardalsrådet anser att eftersom Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler är grunden för prioriterandet mellan tänkbara åtgärder, behöver Trafikverket bättre förklara ingångsvärdena för dessa kalkyler och vad som händer om dessa justeras.

Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverkets instruktioner ska ändras så att Trafikverket ska ta fram scenarier för trafikutvecklingen i stället för en basprognos.

Sjöfartsverket ställer sig frågande till den kraftiga minskning av sjötransporter (minus 12 procent) som Trafikverket i sina prognoser bedömer kommer ske fram till år 2040. Mot bakgrund av detta betonar Sjöfartsverket att det är viktigt att studera prognoser gällande godsutveckling ur ett regionalt perspektiv. Även om det totala transportarbetet med sjöfart förväntas minska, finns det regioner i Sverige där transportarbetet i stället kan komma att öka, vilket i synnerhet gäller stora delar av Norrlandskusten.

2.2 Prognoser för vägtrafikens koldioxidutsläpp

Klimatsvaret – CCL Sverige lyfter ett förslag kallat ”Avgift och Utdelning” som ett effektivt och rättvist system, som har goda förutsättningar att kraftigt minska koldioxidutsläppen från vägtrafiken och uppfylla de uppställda klimatmålen. Förslaget innebär ett successivt ökat pris på alla drivmedel, som ger upphov till koldioxid vid förbränning. De ger en mer ingående förklaring av vad förslaget innebär i praktiken i sitt remissvar.

2.2.1 För att nå klimatmålen 2030 krävs högre andel biodrivmedel

Länsstyrelsen Jönköpings län och **Region Jönköpings län** delar slutsatsen att det krävs en högre andel biodrivmedel för att nå klimatmålet. De lyfter vidare att biodrivmedel är viktigt för en ökad beredskap och försörjningstrygghet. **Södra Skogsägarna** erkänner biodrivmedel som en viktig del i att nå minskade utsläpp från transporterna, och vill att den inhemska biodrivmedelsproduktionen ska främjas. **Länsstyrelsen Kronoberg** håller med om att det krävs bibränslen som komplement till elektrifiering för att nå klimatmålen. De anser att det i sin tur kräver stöd för konvertering av befintlig fordonspark.

Greenpeace bemöter Trafikverkets uttalande: *”elektrifierade fordon förväntas bidra till en snabb minskning av transportsektorns utsläpp samt att andelen biodrivmedel behöver vara större än tidigare aviserat för att nå miljömålet till 2030”*. Greenpeace anser att ”förväntas” är ett riskabelt mått för att möta vår tids största utmaning: Klimatkrisen. Greenpeace är också kritiskt till stora satsningar på inblandning av biodrivmedel. Det har lett till ökade utsläpp av biogen och koldioxid.

Länsstyrelsen Gotlands län efterfrågar utredningar som redogör för hur biodrivmedel påverkar klimatutsläppen på global nivå. Länsstyrelsen menar att en ökad reduktionsplikt kan bidra till att Sverige lättare uppnår de nationella klimatmålen, men bidrar inte till skillnad på den globala nivån.

Länsstyrelsen Gotlands län nämner problematiken med utsläpp och miljöpåverkan som övergången till fossilfria fordon medför innan de tas i drift och när de är uttjänta. Länsstyrelsen lyfter också att det behövs satsningar inom fler områden än elektrifieringen för att lyckas med klimatmålen. Där länsstyrelsen ser biogas som en viktig resurs med goda förutsättningar.

Scania CV AB bedömer att inriktningsunderlaget inte tillräckligt lyfter de stora fördelar som biodrivmedel som är producerade i Sverige, eller vårt närområde, har för energisäkerheten i en osäker omvärld.

2.3 Teknikskiften i transportsystemet

Green Cargo ser stora effektiviseringsvinster i att järnvägssystemet digitaliseras och automatiseras snabbare, både för en tillförlitligare tågtrafik och hantering av underhåll. **Swedtrain** föreslår att den tekniska skillnaden mellan gods- och passagerarfordon bör jämnas ut, då lägst teknisk mognad är styrande för hela systemet. Digitaliseringens möjligheter möjliggör optimering av kapaciteten. För att driva på digitalisering ytterligare kräver det även att Trafikverket samarbetar med Post- och telestyrelsen i syfte att utforma nya krav för i vilken grad publika mobiloperatörers 4G och 5G nätverk ska täcka svenska järnvägssträckor.

Post- och Telestyrelsen önskar en närmare beskrivning av infrastruktursatsningarna för digitalisering samt särskilt de eventuella synergier som finns med den marknadsdrivna utbyggnaden av nät. Vidare saknar de en beskrivning av hur Trafikverket kan bidra till och underlätta utbyggnaden av de kommersiella näten samt önskar att underlaget hade innehållit mer konkreta förslag på vilka regeländringar som bör utredas i förhållande till digitalisering. **Länsstyrelsen Gotlands län** anser att det inte framgår vilken beredskap och vilka alternativ som finns ifall nya digitala eller automatiska lösningar slutar fungera. **VTI** lyfter att i princip inga utmaningar eller svårigheter som digitalisering och automatisering kan leda till diskuteras, till exempel i form av ökad sårbarhet för cyberangrepp. Digitala investeringar är förenade med samma problem som investeringar i transportinfrastruktur.

De är svåra att styra och förenade med stora kostnadsöverskridanden. **RISE** skulle vilja se ett större fokus på framtidssäkring för den snabba utvecklingen inom automatiserade transporter, elektrifiering och digitalisering.

Myndigheten för delaktighet önskar ett bredare anslag i underlaget vad gäller att nyttja digitaliseringen i förhållande till de möjligheter digitaliseringen kan bidra till gällande transportsystemets utformning, funktion och användning för till exempel äldre personer och personer med funktionsnedsättning.

Post- och Telestyrelsen ser nyttan av om Trafikverkets egen infrastruktur i större mån kan tillhandahållas externt. Vidare skulle Trafikverket på det sätt kunna minska kostnaderna för den egna infrastrukturen genom samfinansiering eller intäkter för upplåtelse. **Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)** anser att staten behöver ta ett övergripande ansvar för kostnader och genomförande av digitaliseringen av transportsystemet.

Länsstyrelsen Värmland anser att planeringen bör bättre nyttja det momentum som finns i teknikutvecklingen och omställningsviljan hos såväl privatpersoner som i näringslivet för en överflyttning av transportkilometrar från väg till järnväg och sjöfart.

Samhällsbyggarna är även positiva till digitalisering och lyfter fram att det krävs ett datadrivet arbetssätt där återvinning och delning av data utgör grunden. De ser att det viktigt att Trafikverket beskriver och återger på vilket sätt den nationella planen tar hand om resursen data, så att hela samhället kan ta del av samt få möjlighet till att använda den.

Skogsstyrelsen lyfter behovet av kompletta vägdatabaser och välkomnar Trafikverkets aktiva roll i uppbyggnaden av ekosystemet för digitala tjänster. En allvarlig brist är att det i många fall saknas uppgifter om broar på det enskilda vägnätet. **Södra Skogsägarna** tycker att det finns ett ökat behov av ett uttalat ansvar för Trafikverket att samla in och ajourhålla information även för det enskilda vägnätet.

Motorbranschens Riksförbund framhåller att digitaliseringen av fordon pågår för fullt och om samhället ska kunna dra nytta av tekniken fullt ut måste infrastrukturen svara upp mot nya krav som ställs. Exempelvis får stödsystemen och den positiva utvecklingen som idag höjer trafiksäkerheten

inte hindras av undermålig standard på infrastrukturen. **Scania CV AB** ser det som positivt att inriktningsunderlaget tar upp att infrastrukturen behöver anpassas för autonoma fordon. Tydliga vägmarkeringar och även god vinterväghållning kommer att vara viktigt vid användning av autonoma fordon.

Sjöfartsverket menar att modernisering och uppbyggnad av en digital infrastruktur i svenska farleder bör prioriteras högt i kommande plan och behoven behöver adresseras tydligare i inriktningsunderlaget. Sjöfartsverket ser behov av att det avsätts medel för trimningsåtgärder inom utvecklingsramen som kan användas för dessa investeringar löpande under planperioden.

Region Örebro län lyfter att regeringen bör satsa storskaligt på ITS för att uppnå systemeffekter. Vidare anser de att Trafikverket på systemnivå bör se över kostnad och möjlighet att införa ITS-systemen även i medelstora städer som ofta blir flaskhalsar eller där olyckor ofta inträffar. **Sveriges**

Åkeriföretag anser att digitalisering också behöver vara standardiserad och stödja europeisk standard och vara förberedande till direktiv såsom eFTI (Electronic freight transport information) och ITS (Intelligent transport system). Det skulle innebära att data kan distribueras genom access-punkter och förenkla integrering mellan olika datasystem. **Volvo Cars** är positiva till att det i inriktningsunderlaget framförs att Trafikverket bör ha en aktiv roll i uppbyggnaden av ekosystemet för digitala tjänster. De hade dock velat se hur Trafikverket anser att det reviderade ITS-direktivet påverkar dess verksamhet.

Handelskammaren Mälardalen önskar en tydligare prioritering inom innovation och teknikutveckling där AI tas upp som exempel på teknik för att optimera transporter. **Västsvenska handelskammaren** anser att Trafikverket som landets största upphandlare inom området kan påverka produktivitetsutvecklingen genom att främja tillämpandet av ny byggteknik. De lyfter även att det är viktigt att Trafikverket noga följer och i viss mån går i bräschen för att använda AI.

2.4 Klimatneutral infrastruktur

Naturvårdsverket anser att aspekten hur byggande, drift och underhåll har annan miljöpåverkan och hur den kan begränsas genom utformning, materialval och elektrifiering bör utgöra en del av infrastrukturplaneringen.

AB Volvo menar att eftersom Trafikverket är en dominerande aktör inom infrastrukturbyggande behöver de agera tydligt om omställningen ska ta fart. Regeringen behöver därför i infrastrukturpropositionen sätta konkreta mål på andelen utsläppsfria entreprenader. De föreslår sifferfatta procentsatser som börja på en lägre nivå och ökar över tid och att sätta tydligare upphandlingskrav vid byggandet av infrastruktur i Sverige. Vidare menar AB Volvo att det inte finns en enskild lösning till ett fossilfritt transportsystem, olika lösningar behövs för att möjliggöra omställningen i olika segment.

Maskinentreprenörerna vill framhålla vikten av balanserade krav i Trafikverkets upphandlingar, där effekten för klimatet sätts i centrum, snarare än att man fokuserar på en viss teknisk lösning för att uppnå den avsedda klimatnyttan.

Fackförbundet ST menar att staten behöver utforma styrmedel och metoder som syftar till att transportarbete leder till minsta möjliga miljö- och klimatpåverkan. Investeringar i transportinfrastruktur är en viktig del av Sveriges klimatomställning men även vägen dit är viktig. Fackförbundet ST anser att staten måste gå före i klimatomställningsarbetet, vid varje givet tillfälle, och det gäller särskilt på upphandlingsområdet där stora klimatvinster går att göra.

Även **Drivkraft Sverige** menar att det är positivt och viktigt att det offentliga går före i omställningen. Att ställa utmanande upphandlingskrav i syfte att driva utveckling av klimatsmarta lösningar är en god drivkraft och ger en riskminimering för de entreprenörer som vill satsa på klimatsmart utveckling.

Innovationsföretagen anser att, som Sveriges största beställare av transportinfrastruktur, bör Trafikverket använda upphandlingsverktygen i högre utsträckning för att nå klimatmålen. Detta är viktigast i tidiga skeden där påverkansmöjligheten är stor och kostnaden låg. Innovationsföretagen föreslår:

- Skapa effektivare processer för miljötillstånd genom att minimera hinder för genomförbarheten såsom tillståndprocesserna.
- Omarbeta upphandlingskriterierna. Den svenska upprustningen av infrastrukturen bör flytta fokus från lägsta pris till att prioritera kvalitet och innovation.

Transportföretagen menar att det offentliga måste ställa krav, följa upp kraven och också vara beredd att betala lite mer för exempelvis elektrifierade transporter. Även **Länsstyrelsen Gotlands län** framhåller Trafikverkets ansvar som kravställare i upphandlingar kopplat till klimatmålen.

För att nå klimatmålet för transportsektorn hade **Region Gotland** önskat att staten ställt offensivare krav på omställning till förnybara bränslen i kommande upphandling av färjetrafiken.

Drivkraft Sverige är mycket positiva till Trafikverkets arbete och ambitioner när det gäller klimatkrav vid upphandling av infrastruktur. Här är det viktigt att skarpare krav kommer på plats som resulterar i aktiva val av material och materialleverantörer för att nå höga utsläppsreduktioner. Upphandlingskrav för minskad klimatpåverkan bör vid behov kompletteras med forskning, utveckling och demonstrationsprojekt med syfte att lyfta åtgärder som innebär en initial utvecklingskostnad eller där det finns andra hinder för att införa dem.

WWF föreslår att man inrättar det nya styrmedlet "Landsbyggsavtal" för att såväl hushåll som företag i hela Sverige ska kunna delta i klimatomställningen och för att omställningen ska bli rättvis.

Samhällsbyggarna menar att det framgår både direkt och indirekt i inriktningsunderlaget att Trafikverkets verksamheter inte ensamt räcker för att nå hållbarhetsmålen eller samhällsekonomisk effektivitet. Samverkan med kommuner behöver utvecklas till exempel genom regionala planer och stadsmiljöavtal.

3. Förslag för ökad måluppfyllelse

Stockholm kommun och **Region Stockholm** med flera delar Trafikverkets bedömning att investeringar enbart i infrastruktur varken löser transportsektorns utmaningar eller bidrar till övergripande måluppfyllelser om tillgänglighet, miljö, klimat och trafiksäkerhet. Därmed ser **Region Stockholm, Stockholm Nordost** och **Stockholms stad** positivt på ett utökat uppdrag till Trafikverket med ett större sektorsansvar för transportsystemets utveckling.

Trafikanalys bedömer att många förslag i kapitlet, *Förslag på ökad måluppfyllelse*, ligger utanför infrastrukturplaneringsprocessen. Trafikanalys håller med om principerna att olika typer av åtgärder behövs för att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. De kan dock inte tillstyrka något av förslagen, dels för att det enligt Trafikanalys bedömning inte ingick i direktiven att lägga förslag inom dessa områden, dels för att förslagen inte är tillräckligt tydliga eller analyserade på ett sådant sätt att de går att ta ställning till. Även **Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)** efterfrågar här mer utvecklade diskussioner. VTI tycker dock det är värdefullt att Trafikverket kommer med förslag som bedöms vara viktiga för måluppfyllelse men som ligger utanför infrastrukturplaneringen. VTI menar att detta skulle kunna tas ett steg längre genom formuleringen av ett inriktningsunderlag för *transportsystemet*, med en samlad analys av möjliga infrastrukturåtgärder och andra styrmedel och åtgärder för ökad måluppfyllelse. **Transportstyrelsen** anser att vissa förslag som läggs fram saknar analyser av hur de skulle kunna implementeras samt dess konsekvenser. Det bidrar i sin tur till en bild av att flera av förslagen saknar faktaunderlag och gedigna utredningar.

Energimyndigheten bedömer att det krävs styrmedel för att säkerställa måluppfyllelse, både för fordonen, drivmedlen och ett mer transporteffektivt samhälle. **Svensk Cykling** saknar skarpa förslag som i högre grad kan bidra till måluppfyllelse genom en ökad andel resor med cykel.

3.1 Prissättning av transporter

Sveriges Åkeriföretag anser att regeringen bör tillsätta en utredning med uppdrag att ta fram ett förslag till nytt system för vägtrafikens avgifter, skatter och tullar. De lyfter hållbarhet och konkurrenskraft mot utländska åkeriföretag samt helhetssyn som viktiga aspekter att ta med. **Länsstyrelsen Gotlands län** konstaterar att den prissättning som diskuteras i underlaget

skulle innebära stora kostnader för skattebetalare. Länsstyrelsen anser att alternativ med vägtullsystem bör diskuteras mer. **Naturskyddsföreningen** rekommenderar regeringen att införa differentierad vägskatt för såväl lätta som tunga vägfordon för att långsiktigt kunna finansiera infrastrukturen, få precision i beskattningen av det enskilda fordonet och beskatta externa effekter olika utifrån om de uppstår i stad eller på landsbygd.

Konkurrensverket anser att ett införande av vägavgifter för landburna transportslag borde övervägas.

Länsstyrelsen Hallands län anser att dylika styrmedel såsom fordonsskatter och kilometerskatter kan ge negativa effekter, b.la för låginkomsttagare och boende på landsbygd. Därav menar länsstyrelsen att det kan finnas behov av kompensatoriska åtgärder. **Energimyndigheten** anser att kilometerskatter inte har bränsleskatternas känslighet för ekonomitankning, vilket är ett av de positiva argumenten till kilometerskatt. **Motorförarnas Helykterhetsförbund** vill understryka att en kilometerskatt för den privata vägtrafiken drabbar låginkomsttagare proportionellt sett hårdare än personer med hög inkomst. De menar också på att en kilometerskatt flyttar över skattetrycket från stad till landsbygd och instämmer i att *"traditionella fiskala instrument som till exempel inkomstskatt och moms"* är att föredra om minskade bränsleskatteintäkter behöver kompenseras i statsfinanserna. Med elektrifiering kommer också stora fördelar med tystare och avgasfria transporter. Trafikverket berör de positiva effekterna av en kilometerskatt. **Scania CV AB** anser att en miljödifferentierad kilometerskatt som är enkel för åkerier att hantera, eventuellt med EU:s Eurovignette som bas, kan vara en del i att driva omställningen av tunga transporter på väg. För att nå klimatmålen föreslår Trafikverket bland annat ökade bränsleskatter. **Region Jämtland Härjedalen** uttrycker att för län med långa avstånd, som Härjedalen, kommer ekonomisk kompensation behöva komma tillstånd om förslaget går igenom.

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva anser att om skattesystemet ska användas för att styra människors resvanor behöver det hänga ihop med tillgängligheten till service, arbetsmarknad, skolor och kollektivtrafik. De menar på att det borde vara dyrare att köra bil på platser där det finns alternativ, till exempel i storstäder, men inte dyrare om det inte finns några alternativ.

Drivkraft Sverige menar att drivmedelsbranschens värdekedjor normalt går från sjöfartstransport via hamn och därefter via tankbilar till slutkonsument. Många myndigheter tar ut olika typer av avgifter och skatter vid flera tillfällen under denna värdekedja. Ett holistiskt perspektiv rörande hur man bedömer vad som är kostnadskänsligt behövs, om man inte vill äventyra Sveriges försörjningstrygghet. De föreslår därför konsekvensanalyser för hela värdekedjan, det är av särskilt vikt då det både pågår en diversifiering av transportsektorn samtidigt som flera myndigheter ökar sina avgifter. **Naturvårdsverket** finner beskrivningar av styrmedel och prissättning av externa effekter som oklara.

3.1.1 Järnvägens banavgifter bör differentieras efter banans utnyttjande
Näringslivets Transportråd, Pappers och **Skogsindustrierna** ställer sig positiva till förslaget att differentiera banavgifterna utifrån banans kapacitetsutnyttjande. **Region Stockholm** befarar dock att det kan få stor negativ påverkan på pendeltågstrafik och storregional tågtrafik. **Svemin** anser att huvudinriktningen bör vara en ökad differentiering för att optimera nyttjandet och minska slitaget, i linje med Trafikverkets förslag.

Tåg företagen anser att differentiering av banavgifter är ett sätt att optimera nyttjandet och få till ett uttag av banavgifter som motsvarar kvaliteten i tåglägen och det faktiska slitaget. **Green Cargo** tillägger att utjämna godstrafikens konkurrensvillkor genom bland annat differentierade banavgifter och förlängd miljökompensation är samhällsekonomiskt lönsamt. **Copenhagen Malmö Port** ser positivt på förslaget att järnvägens banavgifter bör differentieras efter banans utnyttjande.

H2 Green Steel AB instämmer i att banavgifter bör differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande. De föreslår att undersöka möjligheten att öka priset på bokade tåglägen som inte nyttjas för att optimera nyttjande av systemet. I det parallella uppdraget till Trafikverket gällande möjligheter att hitta medfinansiering, är H2 Green Steel AB öppna för att diskutera höjda banavgifter vid lånefinansiering för att kompensera för statens höjda kostnader. **Svensk Kollektivtrafik** ser positivt på kapacitetstilldelningsprocessen, men menar på att avgörande för att järnvägens punktlighet och kapacitet ska öka är att tåg företagen, såväl persontågs- som godstågsföretag, håller sitt tågläge.

Region Värmland anser att det är rimligt att differentiera banavgifter utifrån nyttjandegrad i tid och rum för att använda tillgänglig infrastruktur på ett effektivare sätt. De lyfter dock att det är tveksam om persontrafik ska betala högre avgifter eftersom det inte finns några reella alternativ. De ser snarare större möjligheter att styra om godstrafiken.

Transportstyrelsen instämmer i att det inom ramen för den nuvarande lagstiftningen går att ta ut kapacitetsstyrande avgifter, men att de måste utformas enligt regelverkets krav.

Region Västmanland belyser att det krävs mer analys innan föreslagna åtgärder, såsom differentierade banavgifter, kan implementeras i transportsystemet. **Västra Götalandsregionen** lyfter att differentiering av banavgifter baserat på kapacitetsutnyttjandet kan få betydande konsekvenser för exempelvis kollektivtrafikmyndigheten. De anser att det är nödvändigt att klargöra de förväntade effekterna och konsekvenserna tydligt innan nästa steg tas.

2030-sekretariatet ser även att ökade intäkter från banavgifter är möjliga, men behöver ske på ett sätt så att inte järnvägens konkurrenskraft drabbas och där höjda kostnader motsvaras av ett förbättrat erbjudande. Utifrån detta ser de med oro på den snabbt stigande trafikeringsavgiften och föreslår att huvudinriktningen blir en ökad differentiering för att optimera nyttjandet över hela dygnet, veckan och året, i linje med Trafikverkets förslag. En differentiering utifrån slitage vore välkommen, men faktaunderlaget behöver då utvecklas.

Svensk Kollektivtrafik ställer sig mycket negativa till förslaget om att differentiera banavgiften efter banans kapacitetsutnyttjande, eftersom de anser att det inte kommer att skapa incitament för att flytta transporter till mindre belastade tider och sträckor för att jämna ut kapacitetsefterfrågan. Konsekvensen av denna "trängselskatt" på tågtrafik blir i stället att Trafikverket för över pengar från de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och regionerna till staten. De ökade kostnaderna kommer antingen att behöva täckas genom höjda biljettpriser eller genom att regionerna behöver öka skattefinansieringen av kollektivtrafiken. Tvärtom anser **Svensk Kollektivtrafik** att det bör skapas lägre banavgifter för såväl tågoperatörer som infrastrukturförvaltare att på hårt trafikerade banor, bedriva tågtrafik så exakt som möjligt enligt fastlagd tidtabell. **Föreningen svenska**

järnvägsfrämjandet anser att sänkta banavgifter underlättar för godstrafik på järnväg.

Svemin lyfter att en omfördelning av banavgifter från persontrafik till godstrafik på järnväg skulle innebära en kraftig ökning av avgifterna för godstrafik. De menar på att höjningen av banavgifter för godstrafik därmed skulle motverka regeringens ambition om att utveckla järnvägen med fokus på godstrafik. De betonar därför att det förslaget inte ska realiseras. **SKR** anser att banavgifterna inte ska differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande.

LKAB tycker att ökade banavgifter inte är motiverade för verksamheter som är beroende av järnvägstransporter. Det kan vara en accepterad finansieringsform under vissa förutsättningar, rättvisan i systemet bör dock säkerställas genom att avgifterna investeras i de sträckor där de genereras.

Region Uppsala ser att höjda banavgifter riskerar att leda till en resandeöverflyttning från järnväg till väg. Om banavgifterna höjs bör ett differentierat system införas som styrmedel för att styra trafik där det finns kapacitet i systemet för både person- och godstrafik, i enlighet med skrivningarna i inriktningsunderlaget. **SSAB** menar att en viktig parameter i att möjliggöra flytt från lastbil till järnväg är att det även är ekonomiskt försvarbart då det ger längre ledtid vilket oftast är en negativ påverkan för kunden. Med ökande banavgifter så blir järnvägen inte längre lika konkurrenskraftig. **Region Skåne** är positiva till den nya kapacitetstilldelningsprocessen men anser att banavgifter inte är en åtgärd för att jämna ut kapacitetsefterfrågan. Regionen lyfter att kapacitetsavgifter riskerar att leda till ökade biljettpriser eller minskat utbud och därmed flyttas endast kapacitetsproblemen från järnväg till väg.

Svemin anser att verksamheter som är beroende av järnvägstransporter inte märker nyttan av ökningen av banavgifterna för godstransporterna som skett de senaste åren. De ser därför att det är viktigt Trafikverket redogör för hur de ökade intäkterna från banavgifterna används för att förbättra infrastrukturen och vilka positiva effekter dessa investeringar eventuellt medför.

Trots att direktivet till inriktningsplanering innehöll frågor om möjligheten till att finansiera infrastruktur med exempelvis utökade banavgifter saknar

Oslo-Stockholm 2.55 AB och **Örebro kommun** strategier för detta i förslaget och tycker Trafikverkets svar på direktiven är en stor brist.

3.1.2 Farleds- och lotsavgifter bör utformas för effektivitet på systemnivå

Handelskammaren Mälardalen lyfter att det är positivt med en förändring i farledsavgifter. **Copenhagen Malmö Port** anser att det är anmärkningsvärt och missgynnar konkurrensen att Sverige fasthåller farledsavgifterna.

Konkurrensverket instämmer i att lotsavgifterna bör korrigeras för att bättre återspegla tjänstens verkliga marginalkostnad.

Karlstads Kommun och **Konkurrensverket** instämmer i att det vore lämpligt att ha låga farledsavgifter på inrikes vattenvägar. **Vänersamarbetet** stöder regionernas inspel om en översyn av sjöfarten när det gäller finansieringsmodeller som kan öka hållbara transporter, i synnerhet på inre vattenvägar.

Handelskammaren Mittsverige anser att farledsavgifter och lotskostnader är hämmande för konkurrenskraften och samordning av mindre laster som leder till fler hamnanlöp. De föreslår att använda sig av teknik i stället för att introducera landlots och höjda avgifter.

Sjöfartsverket upplever att stort fokus läggs på myndighetens utformning av avgifter i inriktningsunderlaget och ser inte samma behov som Trafikverket över dessa avgifters betydelse i ett förslag till nationell plan över infrastrukturinvesteringar. Sjöfartsavgifterna utgör en mycket liten andel av de totala transportkostnaderna och dess betydelse på det nationella transportsystemet ska inte överskattas. Generellt indikerar vare sig det generella forskningsläget eller de specifika studier som gjorts för Sverige, att förändringar i sjöfartens transportkostnader ger särskilt stora effekter på efterfrågan på sjötransporter. Detta indikerar att någon större effekt på trafikslagsval till följd av förändrade farledsavgifter (som utgör en relativt liten del av sjöfartens transportkostnader) inte kan förväntas. Tilläggas kan att trafiken på Vänern och Mälaren har andra utgångspunkter.

Sjöfartsverket bedömer även att de förslag som förts fram av Trafikverket beträffande sjöfartsavgifterna för inrikestrafik möjligtvis skulle kunna utgöra ett statsstöd och måste hanteras enligt EU:s regelverk inom området. Sjöfartsverket diskuterar vidare att syftet är att farledsavgiften ska återspegla kostnadsriktighet, vara icke-diskriminerande samt transparent. Sjöfartsverket

delar inte synen att en finansieringsmodell ska användas för olika typer av statliga stöd och styrmedel. Fartyg av samma storlek och beskaffenhet, oavsett varifrån de kommer, ska betala samma avgift. **Karlstads kommun** instämmer däremot med Trafikverket om att sjöfartens finansieringsmodell behöver revideras och välkomnar att Sjöfartsverket gör en översyn av avgiftssystemet.

Svensk Sjöfart vill fortsätta tydliggöra finansieringsansvaret mellan staten, handelssjöfarten och andra aktörer. Avsnittet i inriktningsunderlaget kommenterar en väldigt liten del gällande lotsavgifter och ger ett skarpt förslag på detta. Frågan är betydligt större och något regeringen behöver hantera och här kan Statskontorets rapport på området tjäna som underlag. Det är tydligt att anslagen behöver justeras till Sjöfartsverket både avseende sådant som idag finansieras via avgift i stället för anslag och medel för att täcka driftskostnaderna för isbrytning bäras av anslag och dessa tillföras Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket uttrycker att gällande lotsavgifterna noteras en missuppfattning i underlaget kring vilka kostnader som är kopplade till lotsavgifterna. Sjöfartsverkets intäkter från lotsavgifterna ska både täcka de direkta kostnaderna samt kostnaden för den grundläggande infrastrukturen inkl. OH-kostnader, alltså även de indirekta kostnaderna. Sjöfartsverket anser att förslaget kring att tillämpa marginal-kostnadsprissättning är intressant, men att ett större arbete behövs för att definiera just vad som är ”marginalkostnad” då detta beror av verksamhetens valda strukturella upplägg.

Region Västmanland lyfter att avgiftsstrukturen för nyttjande av lots- och farleder behövs för att sjöfarten ska få bättre förutsättningar för att konkurrera med övriga trafikslag. De lyfter vidare att det även krävs en utbyggnadsplan med tillhörande finansiering för utveckling av digital infrastruktur i farleder. **Västerås Kommun** framhåller att sjöfartens potential behöver nyttjas i betydligt högre grad. De lyfter vidare att modellen för avgifter behöver ses över då nuvarande modell med lots- och farledsavgifter påverkar nyttjandet av sjöfarten negativt.

Vänersamarbetet förordar att lotsavgifterna ses över utifrån ett systemperspektiv, särskilt för transporter med hög kostnadskänslighet, som inre vattenvägar med långa lotssträckor och höga krav på lotsplikt.

Effektivitetsförlust och undanträngningseffekter av höga lotsavgifter för inre vattenvägar bör beaktas.

3.2 Tillgänglighet

Myndigheten för delaktighet tycker att användningen av begreppet tillgänglighet, som främst handlar om rumsliga målpunkter, behöver utvecklas. Myndigheten saknar även en riktning i underlaget för en samlad uppföljning och analys av hur arbetet med tillgänglighet fortlöper. **VTI** anser att det råder oklarheter kring definitionen av tillgänglighet i rapporten.

Region Gävleborg lyfter att tillgänglighet behöver breddas till att inte bara handla om fysisk mobilitet, och att det är en förutsättning för att klara omställning och minska trafikarbetet. **IVL Svenska miljöinstitutet** lyfter att inriktningsunderlaget behöver beskriva hur statliga transportinfrastrukturplaneringen kan främja tillgänglighet som minskar biltrafik, och vilka åtgärder som behöver omfattas för att åstadkomma det.

Region Västmanland ser positivt på mer nyttjande av regleringar, prissättning, lagstiftning och digitalisering för att öka tillgängligheten.

Länsstyrelsen i Blekinge, Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Gävleborg och Länsstyrelsen i Västra Götaland är positiva till flera av de förslag som syftar till att öka tillgängligheten men anser att Trafikverket behöver ta större utgångspunkt i den klimatpolitiska handlingsplanen när det gäller synen på tillgänglighet. **Länsstyrelsen Västra Götaland** instämmer att inriktningsunderlaget behöver ligga i linje med den klimatpolitiska handlingsplanen. **Länsstyrelsen Västmanlands län** efterfrågar hur åtgärderna i den klimatpolitiska handlingsplanen kan genomföras.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att inriktningsunderlaget bättre hade behövt svara mot funktionsmålet om en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt utvecklingskraft i hela landet. En stor geografisk yta med en gles befolkningsstruktur leder till utmaningar när det gäller tillgänglighet till samhällsservice, arbetsmarknad och militär mobilitet samt påverkar i hög grad länets möjligheter till regional utveckling. **VTI** efterlyser en mer nyanserad diskussion kring hur tillgänglighetsförändringar i transportsystemet påverkar regional utveckling.

Handelskammaren Mälardalen lyfter att förbättrad tillgänglighet är avgörande för utvecklingen och anser därför att ännu större prioriteringar bör göras för åtgärder som ökar kapaciteten i transportsystem för persontrafik.

WWF håller delvis med om att åtgärder för att minska biltrafiken kan förväntas leda till sämre tillgänglighet med bil, vilket särskilt drabbar grupper som av olika anledningar saknar alternativ till bilen. WWF menar att för att motverka sämre tillgänglighet med bil kan man öka tillgängligheten genom gång, cykel- och kollektivtrafik inom ramen för paket av åtgärder. WWF hänvisar också till åtgärder som genomförts med framgång i Gent.

Länsstyrelsen Kalmar län anser att sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser bör göras på de åtgärdsförslag som presenteras. **Länsstyrelsen Blekinge** instämmer med anledning att integrera sociala aspekter i transportsystemet och adderar målgruppsanalyser. **Länsstyrelsen Västra Götaland** instämmer i att de olika analyserna behövs i åtgärdsförslag.

Vänersamarbetet finner det anmärkningsvärt att avsnittet om tillgänglighet tar upp alla trafikslag utom sjöfart. Därav förordar de att rekommendationerna i Trafikverkets underlagsrapport för sjöfart införlivas i inriktningsunderlaget när det gäller tillgänglighet och att även sjöfarten får förslag och bedömningar inom tillgänglighet. **Länsstyrelsen Örebro län** efterfrågar fler förslag för att öka andra trafikslag så som sjöfart och öka intermodaliteten av godstrafiken.

Länsstyrelsen Gotlands län, Mälardalsrådet och Östsvenska Handelskammaren lyfter behovet av att ta hänsyn till Gotlands särskilda förutsättningar, som är helt beroende av välfungerande sjö- och luftfart för transporter till fastlandet. **Länsstyrelsen Gotlands län** framhåller att god tillgänglighet kopplat transportinfrastrukturen, även på Gotland, är en viktig faktor för Gotlands möjlighet till utveckling. **Visita** framhåller att en god tillgänglighet i hela landet utgör grunden för en hållbar, konkurrenskraftig och växande besöksnäring.

3.2.1 Intermodalitet

Länsstyrelsen Stockholm, Region Dalarna, Stockholms Handelskammare, Vy tåg AB och **Green Cargo** anser att det är nödvändigt att arbeta med stärkta åtgärder för intermodalitet.

Skogsindustrierna vill se dialog kring ökade förutsättningar för intermodala transporter, öka myndigheters insikt i näringslivets affärsmodeller för intermodala transporter, och efterfrågar genomförande av åtgärder i Järnvägsliftet – omtag svensk järnväg.

Karlstads kommun anser att staten behöver ta ett större ansvar i hela transportsystemet där transportslagen samverkar och drar nytta av varandra genom intermodalitet. För att stärka det intermodala transportsystemet föreslår kommunen och **Transportindustriförbundet** en översyn av möjligheterna till en förstärkt ekonomisk stimulansåtgärd (Ecobonus).

Transportindustriförbundet betonar vikten av ett tydligt sammanhållet synsätt där de enskilda transportslagen genom infrastrukturella åtgärder kan samverka. **Transportföretagen** anser att Trafikverket inte når hela vägen fram i inriktningsunderlaget kopplat trafikslagsövergripande synsätt. Såväl sjöfart, luftfart och ökad intermodalitet för lastbil-järnväg behandlas ytligt. **Handelskammaren Värmland** poängterar att en robusthet i samtliga trafikslag, flyg, sjöfart, väg och järnväg samt kopplingen dem emellan och intermodalitet är nödvändigt. **Visita** lyfter att intermodalitet och ett trafikslagsövergripande perspektiv är centralt för att skapa ett väl fungerande transportsystem som stärker besöksnäringens konkurrenskraft.

Region Östergötland anser att ett systemperspektiv på godstransporter och godsnoder krävs för att säkerställa adekvat infrastruktur för intermodala godstransporter.

Hitachi Energy välkomnar en utredning där man ser över möjligheterna till att Trafikverket får ett utökat ansvar att hantera frågor som rör riksintressen och får mandatet att göra insatser som sammankopplar hela kedjan från järnväg och ut till sjöss via hamnar. Utan ett organ som kan överse dessa delar och få en helhet i kedjan riskerar näringslivet fortsatt leva i extremt sårbara situationer där de exempelvis enbart har en väg till enbart en hamn. **Transportstyrelsen** anser att ett effektivt intermodalt transportnätverk kräver samordning och att, som förslaget innefattar, behöver utredas hur nätverket kan samordnas och vem som är bäst lämpad. **Tillväxtverket** står bakom behovet av utredning avseende samordning mellan olika aktörer för att säkerställa en effektiv och hållbar transportförsörjning för näringslivet i hela landet samt trafikslagsövergripande samordning av persontransporter.

Copenhagen Malmö Port anser att det saknas resonemang kring hur ett effektivt intermodalt system i Sverige ska samordnas och uttrycker att det är väldigt viktigt att intermodaliteten prioriteras. De lyfter även att i den nationella multimodala planeringen behöver hamnarnas roll säkras och är därför positiva kring förslaget på utredning inom området.

Kristinehamns kommun anser att statlig finansiering i större utsträckning behöver bidra till hamnarnas utveckling då de är en viktig del av det intermodala transportsystemet. **Hitachi Energy** ser i dagsläget en stor brist på alternativ på hamnar som kan hantera tungt gods, men även järnväg till dessa orter. Där det finns framkomlighet kan hamnens kapacitet vara den begränsande faktorn och där hamnen har kapacitet att hantera godset så saknas framkomlighet. **Försvarsmakten** stödjer resonemanget kring utveckling av noder (hamnar och terminaler) men understryker att inte bara transportförsörjning för näringslivet ska utredas, utan även för totalförsvarets behov. **Vänersamarbetet** välkomnar en utredning gällande utveckling av noder (hamnar och terminaler) för ökad intermodalitet.

Mellansvenska handelskammaren lyfter att det krävs multimodala lösningar och bättre förutsättningar för att transporten av gods via järnväg och sjöfart ska öka.

2030-sekretariatet understryker vikten av multimodalitet, och menar att sjöfartens, åkeriernas och tågoperatörernas respektive branschorganföredömligt har visat hur de olika transportslagen kompletterar varandra på godssidan, vilket de vill bygga vidare på även för persontransporter och där även exempelvis bil, flyg, cykel och mikromobilitet ingår.

STF vill underlätta multimodalt resande. Hela resan ska kunna bokas på en plattform trots flera ingående transportslag. Det måste också vara enklare att använda kollektivtrafik i olika regioner, exempelvis genom att acceptera bankkort ombord på all kollektivtrafik.

Föreningen svenska järnvägsfrämjandet anser att stöd bör ges till omlastningsterminaler mellan järnväg och väg, samt förlänga mötes- och förbifartspår så att godståg kan förlängas. **Norrbottens handelskammare** vill se att man tar fram en incitamentsstruktur för omlastning till energieffektiva trafikslag genom utveckling av hamnar, terminaler,

samlastning samt anpassa regelverk och avgiftssystem för samtliga trafikslag. **Arbetsgruppen för Bohusbanan** anser att det behövs att ett nät av omlastningsplatser (noder) byggs upp för att kunna flytta gods från väg till järnväg och sjöfart.

3.2.2 Överflyttning mellan trafikslagen

Region Jämtland Härjedalen anser att incitamenten till omställning behöver bli tydligare för att fler transporter ska flyttas över till järnväg och välkomnar därför Trafikverkets förslag om en utredning för utveckling och samordning av nodsystemet. **Göteborgs hamn** anser att det krävs att kapaciteten ökar för att mer långväga godstransporter ska kunna flyttas från väg till järnväg. **Näringslivets Transportråd** anser att staten behöver stötta klimatomställningen genom åtgärder för ett mer effektivt transportsystem. Förslag som lyfts är exempelvis: att underlätta flytt av långväga transporter från väg till järnväg och stärkt sjöfart.

Västra Götalandsregionen saknar Trafikverkets nuvarande ambitiösa arbete för överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart i inriktningsunderlaget. **Kristinehamns kommun** önskar att se en struktur som verkar för att det övergripande syftet med överföring av gods från väg till sjöfart faktiskt kan realiseras.

Swedtrain anser att överföring av passagerar- och godstrafik från väg till järnväg är avgörande för att Sveriges klimatmål ska nås samt att elen används så effektivt som möjligt. De föreslår därför redovisning av klimateffekter från andra åtgärder än elektrifieringen av fordonsflottan och ökad användning av fossila drivmedel. **Länsstyrelsen Västmanlands län** anser att begreppet klimateffekter ges en alltför snäv tolkning. De menar på att klimateffekter på grund av ändrat nederbördsmonster och ökad risk för ras och skred inte ges någon uppmärksamhet.

Copenhagen Malmö Port anser att takten på överflytten från väg till sjöfart och järnväg måste öka för att nå klimatmålen och för att avlasta kapaciteten på vägarna. För att möjliggöra den gröna omställningen anser **Falköpings kommun** att infrastrukturen på både väg och järnväg behöver stärkas upp, där de saknas viktiga satsningar i inriktningsunderlaget relaterat till kapaciteten på järnväg.

Region Dalarna menar att regeringen behöver använda styrmedel på så sätt att trafikslagen konkurrerar på mer likvärdiga villkor och därmed underlätta överflyttningen mellan trafikslagen.

Svensk Turism AB anser att flygplatser och hamnar behöver vara tydligt sammankopplade med landinfrastrukturen, så besökare smidigt kan ta sig vidare med bil, flyg, tåg eller buss. Väg- och järnvägsstråk med tydlig koppling till turistiska besöksmål behöver utvecklas och vidmakthållas.

Swedavia AB uttrycker också vikten av ett transportsystem där alla trafikslag samverkar och tillsammans stärker tillgängligheten inom, till och från Sverige. De saknar flygets roll i inriktningsunderlagets resonemang kring internationell tillgänglighet.

3.2.3 Skärgårdsperspektivet

Länsstyrelsen Stockholm tycker att landsbygdsperspektivet beaktas genomgående väl i inriktningen, men de saknar skärgårdsperspektivet. Även **Skärgårdarnas Riksförbund (SRF)** vill ha ett större fokus på öar och skärgård. Skärgården har utmaningar med stora säsongsvariationer samt bytespunkter mellan infrastruktur på land och till havs. Att 700 personer på 200 öar inte har någon form av stöd till infrastruktur för transporter kan inte anses som en grundläggande tillgänglighet. **Svenska Turistföreningen (STF)** vill särskilt framhålla att sjöfarten behöver planeras så att den inte bara tillgodoser besökares behov under sommarens högsäsong utan även gör det under övriga årstider.

3.2.4 Landsbygd

Västerviks kommun anser att tillgängligheten i landsbygdskommuner behöver beaktas i det fortsatta arbetet. **Länsstyrelsen Dalarna** och **Länsstyrelsen Östergötland** delar bilden av utmaningar i landsbygden och ser behovet av en väl fungerande kollektivtrafik för att transportsystemet ska vara tillgängligt för alla. **Länsstyrelsen Örebro län** betonar vikten i att åtgärderna också bör fokusera på landsbygden och inte endast på tätorter. **Riksorganisationen Hela Sverige ska leva** anser att underlaget inte uppfyller direktivet kring hur transportpolitiken kan säkerställa att hela Sverige fungerar, och att den ska bidra till bland annat landsbygdsutveckling och regional utveckling. De menar på att Trafikverket inte visar på vilket sätt man tar hänsyn till att det finns många olika sorters landsbygder, och att landsbygder inte kan ses som en enhetlig kategori. Om ett tydligare platsperspektiv fanns i inriktningsunderlaget skulle det bli lättare för

Trafikverket att bedöma möjliga fördelningseffekter av de åtgärder som kommer att väljas. **Riksorganisationen Hela Sverige ska leva** saknar vidare en förklaring av hur Trafikverket definierar landsbygd.

RISE betonar att moderna forskningsresultat kan användas för att skapa en grundläggande tillgänglighet med hög kvalitet utifrån människan och dess behov. **Fackförbundet ST** menar att investeringar i och drift av infrastruktur behöver göra det möjligt för människor att bo och arbeta i hela landet. Därtill behöver investeringar och utformningen av infrastrukturen också ta hänsyn till olika samhällsgruppers sätt att nyttja den.

3.2.5 Minskade trafikstörningar av infrastrukturarbeten

Länsstyrelsen Dalarna och **Länsstyrelsen Östergötland** ser positivt på flera av förslagen som syftar till att öka tillgängligheten i trafiksystemet, bland annat gällande nyttjandet av befintlig infrastruktur och minskade trafikstörningar av infrastrukturarbeten. **Kungliga Automobil Klubben (KAK)** anser att arbetet för minimerade trafikstörningar vid underhåll och utbyggnad måste intensifieras. De menar att beställare bör bli ännu bättre på att hitta alternativlösningar och ställa högre krav på kortare byggtider. Det senare kan ske genom att arbeta i skift och alla dagar i veckan. Genomförande av byggprojekt får inte heller fördröjas av beställarens budgetår. Om möjligt bör även underhåll och byggen i ännu större utsträckning ske på tider på året och dygnet när de stör minst.

Greenpeace anser Trafikverket bör ha som huvudsakliga mål att minska vägtrafikarbetet till dess att transportsektorn ligger i linje med de utsläppsminskning mål i absoluta tal som behövs för att vi ska hålla oss inom Parisavtalets 1,5-gradersmål och undvika de allra värsta effekterna av ett förändrat klimat.

3.2.6 Öppna ett större vägnät för större och tyngre lastbilar

Näringslivets Transportråd anser att staten behöver stötta klimatomställningen genom åtgärder för ett mer effektivt transportsystem. Förslag som lyfts är exempelvis: förstärkt vägnät för möjliggörande av tyngre lastbilar, samt införande av längre lastbilar.

Naturvårdsverket lyfter att nackdelarna med längre och tyngre lastbilar inte nämns, vilket ger en alltför ensidig bild. De anser därför att en konsekvensutredning innan beslut om att öppna ytterligare vägnät behövs.

VTI skulle vilja se en tydligare redovisning av samhällsekonomiska konsekvenser av längre och tyngre lastbilar. **Transportstyrelsen** anser att informationen om att BK4 ger stora samhällsekonomiska nyttor utan att problematiseras, går emot delar i det som Trafikverket varit med och framfört i framställande till regeringen. **Region Kalmar län** efterfrågar den övergripande planen för BK4 samt hur finansieringen kommer att ske framgent.

Länsstyrelsen Uppsala län anser att det är positivt att avsätta medel finns för BK4-åtgärder i samtliga ramnivåer. Längre och tyngre fordon kan dock innebära större skador när väl olyckor inträffar. Det framgår inte av inriktningsunderlaget om medel för BK4-åtgärder även innefattar mittseparering eller andra säkerhetshöjande åtgärder.

Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs en ny effektivare strategi för snabbare implementering av högkapacitetstransporter till bärighet enligt BK4 med att föreskriva vägar för BK4 och långa fordon. **Region Dalarna** och **Transportföretagen** anser att förutsättningar behöver skapas för att BK4 utvecklas snabbare i såväl statligt som kommunalt vägnät.

Scania CV AB anser att den relativt ambitiösa planen för utbyggnad av BK-4 vägnätet måste genomföras fullt ut. Trimningsåtgärder som uppgradering av vissa cirkulationsplatser och utökad mötteseparering kommer också att behövas för att möjliggöra ytterligare trafik med längre fordon på upp till 34,5 meter. Fördelen med uppgradering till BK-4 standard är att detta också höjer vägstandarden generellt. **Pappers, SCA, Skogsindustrierna** och **Sveriges Åkeriföretag** vill se att fler statliga och kommunala vägar öppnas upp för längre lastbilar (>34,5 meter). **Örnsköldsvik kommun** anser att långa lastbilar (high capacity transport) är olämpliga genom en tätorts stadskärna.

Luleå kommun menar att en utveckling mot långa lastbilar kommer att generera behov av utveckling av infrastrukturen. Flera tunga transporter ökar kostnader för underhåll, och med hård belastning på transportsystemet så riskerar man att förstärka bristerna om inget görs för att förhindra det. **Boden kommun** lyfter samma fråga och understryker vägsystemets effekt på människa och miljö samt möjlighet till hållbar stadsutveckling och attraktiva boendemiljöer. **Norrbottnens handelskammare** uttrycker att följande behöver åtgärdas för att uppnå ett fossilfritt transportsystem på väg:

tillåta högre totalvikt, tillåta längre fordonslängder på ett utökat vägnät samt tillåta högre axeltryck.

Svenska Transportarbetareförbundet är fortsatt negativa till längre och tyngre lastbilar. Förbundet hänvisar till forskning som säger att gränsen är ca 25 meter, vid längre fordon än så blir klimatnyttan negativ. Förstärkningar i vägnätet riskerar också att skapa negativa överflyttningseffekter från järnväg och sjöfart till väg, förbundet anser därför att förstärkningar endast bör göras på vägar som saknar parallella järnvägar eller möjlighet att frakta gods sjövägen.

Länsstyrelsen Västerbotten och **Länsstyrelsen Norrbotten** är däremot positiva till den föreslagna fortsatta anpassningen av vägnätet till BK4 för lastbilar. **Skogforsk** menar att utbyggnad av BK4-vägnätet är viktigt, men än viktigare är att identifiera och åtgärda flaskhalsar på vägar med bärighetsklasserna BK1 och BK4. Möjligheten att öka maxlasten på BK4-vägar från 74 till 76 ton, enligt finsk modell, uppmannas att utredas.

Lantbrukarnas Riksförbund (LRF) anser att BK4-nätet ska byggas ut fullt ut. **Region Örebro län** lyfter att det är viktigt att framkomligheten säkras i sammanhållna stråk via investeringar, när det kommer till BK4. **E22 AB** tycker det är fördelaktigt att tillåta bredare transporter och anser att BK4 är avgörande för att minska trängseln och förbättra effektiviteten.

Handelskammaren Mittsverige, Svemin och **AB Volvo** anser att implementeringen av BK4 går för långsamt samt att det vore rimligt att 2026 blir året då hela det statliga BK1-vägnätet är klassat som BK4. För att möjliggöra det är det nödvändigt med en riktad statlig satsning till kommunerna. **Pappers** och **Skogsindustrierna** instämmer med prioritering av uppgraderingen till BK4 samt åtgärdande av flaskhalsar till 2026 och vill se att kommunala vägnätet följer med i utvecklingen.

I relation till BK4 anser **Sundsvalls kommun** att öppnandet av mer av det kommunala vägnätet och anpassandet av detta för långa och tyngre fordon är förenat med stora kostnader. De föreslår därför att medel för det finns i kommande infrastrukturplanering.

Södra Skogsägarna anser att utvecklingen av bärighet i vägnätet skyndsamt behöver öka samt att mer pengar behövs till underhåll och utveckling av enskilda vägar. **Norra skog** poängterar vikten av den fortsatta utvidgningen

av BK4-vägnätets små och stora vägar. Trafikverket bör intensifiera samverkan och dialog med landets kommuner för att säkerställa att kommunala vägar som behövs för ett funktionellt BK4-vägnät också klassas som BK4.

Region Kronoberg anser att bärighet- och tjälsäkring också är viktigt av det mindre vägnätet samt att bärighetsåtgärden BK4 inte ingår i Trafikverkets ”kärnverksamhet”. Vidare ifrågasätter regionen de medel som är tänkt att avsättas för BK4 och att de i stället borde omfördelas till underhåll och investeringar. De ser omfördelningen som mer effektivt än att ompröva medelstillelningen mellan specifika objekt.

Länsstyrelsen Värmland lyfter vikten av att bärighetsåtgärder i första hand behöver fokuseras till de vägar där transporterna är långväga och inte möjliga att genomföra på annat vis.

Polismyndigheten lyfter vikten av att planera för kontroller på särskilda kontrollplatser vid utbyggnad av vägar med BK4-klassning.

Länsstyrelsen Värmland lyfter att det är viktigt att i prioriteringar av vägar och broar som ska rustas upp till BK4 säkerställa att objekt som ingår i Försvarmaktens transportkarta får en hög prioritet och att ombyggnad möter behoven som militära konvojer kräver.

Siemens Energy AB anser att regeringen bör uppdraga åt Trafikverket att tydligare koppla infrastrukturutbyggnaden till industrins behov och kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen. Vidare är det viktigt att åtminstone upprätthålla transportmöjligheterna och åtgärda nuvarande och framtida flaskhalsar till intermodala noder via dimensionering av vägnätet för tyngre och skrymmande vägtransporter för att möjliggöra för fortsatt verksamhet för den för landet så viktiga exportindustrin.

Polismyndigheten anser ur trafiksäkerhetssynpunkt att det bör övervägas om de längre och tyngre fordonen ska ha en absolut hastighetsbegränsning på 80km/h.

3.2.6.1 Längre och tyngre tåg

Hitachi Energy välkomnar åtgärder i planförslaget som innebär att järnvägen effektiviseras genom att trafikering med längre, tyngre och större

tåg på fler järnvägssträckor möjliggörs. Dessa åtgärder ökar också järnvägstransporternas tillförlitlighet och kan således hjälpa dem flytta mer godstransporter från väg till järnväg. De vill dock se en framflyttning av planerna för att skyndsamt färdigställa dessa stråken. **Tåg företagen** vill även se att införande av längre, tyngre och snabbare tåg prioriteras.

3.2.7 Pålitlig, trygg och konkurrenskraftig kollektivtrafik

VTI ser utvecklingspotential inom kollektivtrafikens utbud och prissättning som kan vara samhällsekonomiskt motiverade. Därför är det problematiskt att huvuddelen av planeringen av kollektivtrafiken i städer i hög grad överläts till de kommersiella, upphandlade, operatörerna utan krav på offentliggjorda beslutsunderlag.

Länsstyrelsen Blekinge och **Länsstyrelsen Västra Götaland** uttrycker att det är olyckligt att inriktningsunderlaget inte innehåller fler förslag på hur människors tillgänglighet till kollektivtrafik kan stärkas, särskilt med tanke på att stadsmiljöavtalen ska fasas ut. **Länsstyrelsen Jönköpings län** anser därför att inriktningsunderlaget behöver utvecklas med sådana förslag.

Transportföretagen välkomnar utredningen om BRT (bus rapid transit) och instämmer i att en ständigt minskad andel av resurserna till länsplanerna urholkar dessa möjligheter på sikt.

Region Uppsala vill framhålla vikten av att åtgärder för att förbättra pendel- och regionaltågens punktlighet och tillförlitlighet behöver prioriteras i kommande nationell plan. Ett problem **Svemin** upplever är att godstågens punktlighet inte följs upp på samma sätt som Trafikanalys redovisar statistik för persontågen. Att inte punktlighet och tillförlitlighet värderas och mäts på samma sätt för godstrafiken minskar möjligheten att förbättra utvecklingen för godstågens tillförlitlighet.

Svensk Turism AB lyfter att resenärerna kopplade till besöksnäringen tydligt behöver inkluderas i planeringen av kollektivtrafiken genom exempelvis anpassade tidtabeller, bytesmöjligheter och information. Turist- och beställningstrafik med buss behöver inkluderas i kapacitetsberäkningar för tillträde till hållplatser, parkeringar och busskörfält.

SRF anser att systemet med närtrafik eller anropsstyrd trafik där kollektivtrafik beställs till närmaste centralort med bussanslutningar under en

viss tidsperiod på dagen är bra, och att det borde gälla även till sjöss. De anser också att privatpersoner ska få åka med skolskjutsen på vatten och land i mån av plats.

Resenärerna anser att den största effektivitets- och klimatvinsten uppnås genom att flytta transporter från bil och flyg till kollektivtrafik. De menar på att en pålitlig och attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att alla oavsett var man bor eller vilken inkomst man har, ska kunna vara delaktiga i klimatomställningen.

För att öka kollektivtrafikandelen anser **Svensk Kollektivtrafik** att det bör avsättas en särskild pott som syftar till att öka kollektivtrafikens andel av resandet. I potten ska medel användas till kollektivtrafikfrämjande åtgärder t.ex. kollektivtrafikkörfält, hållplatsåtgärder, signalprioritering m.m. på kommunala och statliga vägar.

3.2.8 Anpassa Trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar

Länsstyrelsen Blekinge, Länsstyrelsen Hallands län, Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen Norrbotten, Länsstyrelsen Skåne, Naturvårdsverket, Region Gävleborg, Region Skåne, Region Uppsala, Klimatkommunerna och **WWF** är positiva till att anpassa och utveckla trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar. **Polismyndigheten** anser däremot att förslagen kan bli problematiska ur ett övervakningsperspektiv och förslaget om ändringar bör därför utredas noggrant. **WWF** lyfter att det är väsentligt att förslagen genomförs säkert med nollvisionen i åtanke. **Länsstyrelsen Kronoberg** ser att det bör vara en mycket kostnadseffektiv åtgärd. **Region Uppsala** anser dock att förslagen i inriktningsunderlaget i sammanhanget är uddlösa för att minska cykeltrafikens tidsvärden.

3.2.8.1 Högersväng mot rött

Riksförbundet M Sverige noterar med viss förvåning att Trafikverket går fram med förslag på nya cykelregler som att tillåta cykling mot enkelriktat och högersväng mot rött ljus. Detta trots att Transportstyrelsen så sent som år 2022 gjort två omfattande granskningar av dessa och andra förslag i rapporter under samlingsnamnet ”*Analys av regelfrågor så att andelen som reser med cykel kan öka*”. **Transportstyrelsen** avstyrker Trafikverkets förslag till regeländringar för cykeltrafik på grund av att det exempelvis finns risker ur ett trafiksäkerhetsperspektiv att låta cyklister tillåtas cykla mot rött vid

högersväng, samtidigt som företräde ska lämnas. **VTI** uppmuntrar däremot förslaget att utreda möjligheten för cyklister att svänga höger mot rött. **Cykelfrämjandet** ser positivt på möjligheten att tillåta detta. **Svensk Cykling** stöder högersväng mot rött då det syftar till bättre framkomlighet. **Svenska cykelstäder** är också positiva och tycker att det kan införas skyndsamt.

3.2.8.2 Cykling mot enkelriktat

Cykelfrämjandet ser positivt på att man vill underlätta för cyklister, men understryker att det dock är viktigt att det görs på ett sätt som blir tydligt och säkert som möjligt för alla trafikanter. Därför är det alternativ som exempelvis Stockholm har valt för att underlätta denna cykling bättre än det som Trafikverket nämner i sitt underlag. Den lösning som Stockholm nu har valt innebär regleringsmässigt att gatan inte är reglerad som enkelriktad och att ena ändan är reglerad med förbud mot infart med fordon där cykel är undantagen. **Svensk Cykling** stöder cykling mot enkelriktat då det syftar till bättre framkomlighet. **VTI** delar Trafikverkets bedömning att cykling mot enkelriktat bör tillåtas. **Svenska cykelstäder** är också positiva och tycker att de kan införas skyndsamt.

3.2.9 Bättre statistik om turistresor är önskvärt

STF lyfter att det är positivt att besöksnäringens och friluftslivets behov lyfts fram tydligare i detta inriktningsunderlag jämfört med tidigare. De tillstyrker förslaget i inriktningsunderlaget om att ta fram bättre statistik kring turistresor, men att det utökas till att omfatta även dagbesökare och friluftslivets resor. **Visita** anser att det behöver säkerställas att data, statistik och analys av turistflöden tas fram och beaktar säsongsvariationer. **Svensk Turism AB** anser att det bör finnas förutsättningar för myndigheten att inom ramen för befintligt anslag kunna prioritera att ta fram denna statistik.

Länsstyrelsen Kronoberg och **Länsstyrelsen Stockholm** välkomnar turistresor som ett utvecklingsområde. **Region Gotland** anser att det är intressant att följa om förbättrad statistik om turistresor kan påverka synen på behovet av medelsfördelning i länsplan.

3.3 Klimatpåverkan

Region Stockholm, **Stockholm Nordost** och **Storsthlm** anser att det är viktigt att regeringen håller fast vid beslutade klimat- och transportmål samt framhåller behovet av åtgärder för att främja hållbara transportsätt och

minska klimatpåverkan. **Länsstyrelsen Värmland** anser att prioriteringar i kommande nationella plan ska göras med utgångspunkt i nationella transportmål samt miljö- och klimatmål. **Svemin** lyfter att beslutade klimatmål eller utsläppsminskningar inte ges den tyngd som förtjänas.

Tillväxtverket står inte bakom inriktningen att miljö- och klimatfrågor kan hänvisas till att de redan ingår i de transportpolitiska målen genom hänsynsmålet. **Länsstyrelsen Uppsala län** vill understryka att även hänsynsmålet med det underliggande etappmålet om växthusgasutsläpp kan uppfyllas inom det transportpolitiska målet. **Arbetsgruppen för Bohusbanan** anser att ambitionen kring etappmålet och minskning av växthusgasutsläpp med 70% till 2030 saknas.

Länsstyrelsen i Hallands län konstaterar att inriktningsunderlaget i kombination med förordad klimatpolitik inte riktigt harmonierar med ett hållbart samhälle. Detta riskerar att generationsmålet inte kommer att nås.

Länsstyrelsen Skåne saknar i inriktningsunderlaget tillräckliga åtgärdsförslag för att stödja transportsektorn och samhället i omställningen mot nettonoll utsläpp till 2045.

Föreningen svenska järnvägsfrämjandet anser att de politiska besluten bör grundas i att Sverige ska bidra till minskade klimatstörande utsläpp. Fokus i transportpolitiken bör därför ligga på att öka det kollektiva resandet och i synnerhet järnvägens roll, vilket även **Vy tåg AB** uttrycker.

SKR anser att staten har ett stort ansvar för att genomföra den gröna omställningen runt om i landet och behöver möta upp med nödvändig infrastruktur. **Skellefteå kommun** med flera menar att man inte värderar potentialen tillräckligt i de möjligheter till omställning och hållbar utveckling som initierats i Norr- och Västerbotten.

SKR anser att regionala och lokala mål behöver beaktas mer och att det behövs särskilda satsningar för att stödja kommuner och regioners arbete med att etablera ett mer hållbart transportsystem.

Greenpeace framför att Sveriges riksdag och regering har ett stort ansvar för att klimatomställningen blir rättvis och att Sverige följer de internationella lagar och bestämmelser kring mänskliga rättigheter som Sverige har skrivit under och är bundet att följa. Greenpeace ser med oro på

försök att korta tillståndsprocesser på bekostnad av miljö och mänskliga rättigheter.

3.3.1 Transportplaneringens bidrag till klimatmålen

Det är enligt **Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Gävleborg och Länsstyrelsen Norrbotten** en brist att underlaget inte beskriver hur transportplaneringen kan bidra till att klimatmålen nås. **Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen Västra Götaland och Länsstyrelsen i Kalmar län** instämmer och anser att det behövs en beskrivning hur målen kan nås. **Länsstyrelsen Värmland** instämmer också och saknar ett tydligare resonemang kring hur transportplaneringen kan bidra till det arbetet. **Länsstyrelsen Kronoberg** lyfter samma aspekt och adderar att de saknar tillräckligt långtgående åtgärdsförslag för hur transportplaneringen ska bidra till målen.

IVL Svenska miljöinstitutet anser att inriktningsunderlaget behöver arbetas om så att det visar hur den statliga transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 ska bidra till beslutade mål för klimat och hållbar utveckling. **Naturskyddsföreningen** konstaterar att inriktningsunderlaget inte ger ett tillfredsställande svar på transportinfrastrukturplaneringens bidrag till miljö- och klimatomställningen.

LO anser att infrastrukturplaneringen i högre grad behöver ta sin utgångspunkt i att transportsektorns klimatmål ska nås. **Länsstyrelsen Stockholm, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen Västra Götaland och Länsstyrelsen i Kalmar län** saknar beskrivning av hur transportplaneringen kan bidra till att nå klimatmålen. **Länsstyrelsen i Blekinge** bedömer att inriktningsunderlaget inte bidrar till att de nationella och globala klimatmålen nås, då de inte på ett tydligt sätt beskriver hur transportplaneringen mer aktivt kan bidra till att nå målen, där **Länsstyrelsen i Kalmar län** instämmer. **STF** efterfrågar tydlighet kring inriktningen för transportsektorns klimatmål.

Länsstyrelsen Örebro län och **Region Örebro län** saknar fokus på klimatomställningen inom transportsektorn och menar på att inte ta höjd för klimatkatastrofer och dess skador det kan innebära på infrastrukturen kan få stora konsekvenser. **Riksförbundet Enskilda Vägar** lyfter att plötsliga katastrofer även påverkar enskilda väghållare och att i mån av tillgängliga medel i bidragssystemet i stort skulle även dessa väghållare därmed kunna få söka stöd och bidrag när katastrofen inträffar.

WWF anser att transportsektorns klimatomställning behöver stå på tre ben, som var för sig utgör egna åtgärdsområden, för att den ska kunna vara miljömässigt och socialt hållbar:

1. Ett transporteffektivt samhälle
2. Hållbara förnybara drivmedel
3. Energieffektiva fordon, farkoster och fartyg.

Länsstyrelsen Gotlands län menar att infrastrukturplaneringen måste skapa förutsättningar för att nå klimatmålen. Gotlänningar är idag både starkt bilberoende på ön och helt beroende av flyg- och färjeförbindelserna till fastlandet.

IVL Svenska miljöinstitutet anser att det är problematiskt att inriktningsunderlaget genomgående likställer "tillgänglighet" med "åka bil". I stället behöver inriktningsunderlaget beskriva hur den statliga transportinfrastrukturplaneringen kan stödja kommuners och regioners arbete för en mer hållbar, mer energi- och resurseffektiv tillgänglighet.

Greenpeace menar att det är samhällsekonomiskt tveksamt att skapa ett behov av flygresor som inte finns när spårtrafiken, där efterfrågan och behov finns, saknar medel. Greenpeace har konstaterat att det är dubbelt så dyrt att åka tåg som att flyga i Europa (32 procent dyrare i Sverige). Flygplan har en lång livslängd och omställningen kommer att gå långsamt även om ny elflygteknik skulle lanseras imorgon. Därför måste samhällsplaneringen utgå från kraftigt minskat flygande för att vara förenligt med klimatmålen. Greenpeace vill att man genomför ett skifte från flyg till tåg genom kraftiga investeringar i järnväg parallellt med höjda flygavgifter samt förbjuda kortare flygsträckor där järnväg eller buss finns som alternativ. Greenpeace också framföra att Trafikverkets uppdrag måste ha minskade utsläpp som huvudsakligt styrande mål.

Swedavia menar att Trafikverket vidare bör främja fossilfrihet och omställning vid upphandling av allmännyttigt flyg, inom resepolicy främja flygets klimatomställning och genom att stödja inköp av hållbart flygbränsle (SAF).

3.3.2 Hela transportsektorn omfattas framöver av EU:s ramverk

Drivkraft Sverige delar Trafikverkets bedömning att det är svårt att uppnå ESR-betinget från EU utan en högre andel fossilfria drivmedel i transportsektorn. En högre andel biodrivmedel är därför nödvändig. Drivkraft Sverige föreslår att reduktionsplikten ersätts av ett omställningssystem som är teknikneutralt, inkluderar alla förnybara energibärare som flytande biodrivmedel, biogas, el, och elektrobränslen och är i linje med redan gällande regelverk inom EU. Ett omställningssystem bör även inkludera nya drivmedel som i dag är i sin linda, såsom vätgas och elektrobränslen. **Skogsindustrierna** anger i sitt remissvar en samling åtgärder som behövs för att nå Sveriges ESR-mål.

Svensk Sjöfart saknar bättre analyser av sjöfartens utmaning avseende omställningen till fossilfrihet i inriktningsunderlaget. Från och med 2024 inkluderas sjöfarten i EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS). Det är angeläget att underlätta övergången till fossilfria bränslen, för att på så sätt minska den konkurrensnackdel Sveriges långa transportavstånd innebär för svenska företag i form av redan höga transportkostnader.

3.3.3 Målen för klimatpolitiken kan nås, med ytterligare styrmedel

Region Uppsala och **Stockholms stad** delar Trafikverkets bedömning att gällande mål inte kommer nås med beslutade styrmedel där **Region Uppsala, Svensk Kollektivtrafik, Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Länsstyrelsen i Hallands län** lyfter att klimatmålen kan nås med ytterligare styrmedel. **Infram** framhåller att vid framtagandet av ytterligare styrmedel för klimatmålen behövs förutsättningarna som skiljer sig åt i olika delar av Sverige beaktas.

VTI anser att Trafikverket borde ha fört resonemang om vilka styrmedel som skulle behövas för att nå klimatmål med beaktande av övriga hållbarhetsmål med hjälp av elektrifiering, ökad biodrivmedelsanvändning, minskad trafik och tänkbara kombinationer av dessa tre. **Länsstyrelsen i Örebro län** önskar ett tydligare ställningstagande om vilka styrmedel som behövs.

Länsstyrelsen Gotlands län tycker det är positivt att klimatfrågan lyfts i underlaget, men menar att problematiken kring de ekonomiska medel som krävs för att klimatmålen ska nå kvarstår. Länsstyrelsen vill understryka

vikten av att prioriteringar görs för att både underhålla befintlig infrastruktur och för att uppnå en starkare klimatpolitisk styrning.

3.3.4 Ökad andel fossilfria drivmedel

Scania CV AB anser att styrmedel för att göra fossila bränslen dyrare än fossilfria lösningar är avgörande, både för att nå klimatmålen och för Sveriges framtid som industriland. Tunga elfordon behöver få en liknande totalkostnad för ägande som för dieselfordon. Det kan ske med en fortsatt klimatpremie för tunga lastbilar, att prisskillnaden mellan el och diesel är tillräckligt hög samt genom att säkra att användandet av elektrifierade fordon blir gynnsamt exempelvis för transporter nattetid i städer och med miljözoner.

3.3.5 Styrning mot ökad effektivitet och minskade trafikmängder

Länsstyrelsen Blekinge, Svensk Kollektivtrafik, Länsstyrelsen i Kalmar län och Länsstyrelsen Kronoberg har lämnat synpunkter på att Trafikverkets definition av transporteffektivitet inte är densamma som regeringens definition. **Länsstyrelsen i Kronoberg, Länsstyrelsen Västmanlands län, Länsstyrelsen Gävleborg och Länsstyrelsen Västra Götaland** lyfter att Trafikverket behöver tillämpa regeringens och klimaträtsutredningens definition av transporteffektivitet. **Länsstyrelsen Örebro län** anser att det är problematiskt att staten använder samma begrepp men olika definitioner.

Länsstyrelsen Gotlands län och Länsstyrelsen i Hallands län hade gärna sett ett större fokus på transporteffektivitet. **Länsstyrelsen i Kalmar län** anser att Trafikverket, i stället för att planera för ett transporteffektivt samhälle, föreslår styrmedel som ökar användningen av fossilfria drivmedel och en prissättning av koldioxidutsläpp. **Svensk Kollektivtrafik** är kritiska till att Trafikverket helt undviker att ta tillvara potentialen med ökat transporteffektivitet i inriktningsunderlaget. **Länsstyrelsen Stockholm** saknar förslag för ökad transporteffektivitet och minskat trafikarbete av energiintensiva trafikslag.

2030-sekretariatet vill utöver elektrifiering och förnybara drivmedel, se en satsning på effektivisering för att nå klimatmålen för 2030. **Länsstyrelsen Södermanlands län** anser att potentialen i åtgärder för ökad transporteffektivitet på regional och lokal nivå bör utvecklas i den kommande planeringsprocessen. **Länsstyrelsen i Kalmar län** menar att

inriktningsunderlaget inte tar hänsyn till regeringens klimatpolitiska handlingsplan och vikten av transporteffektivitet.

Transportindustriförbundet menar att ökad transporteffektivitet, och därmed också ökad hållbarhet samt även ökad konkurrenskraft, kan uppnås med i sammanhanget små medel, genom utvecklingen gällande ökad längd, totalvikt och profil för såväl järnvägsgods- som väggodstransporter.

Klimatkommunerna har flera förslag för att uppnå ett transporteffektivt samhälle, bland annat att införa transporteffektivitet som mål enligt Klimaträttsutredningens förslag och att ta fram en nationell strategi för transporteffektivitet. **Naturskyddsföreningen** saknar ett förslag till en sammanhållen strategi där olika åtgärder förstärker nyttan hos varandra, relaterat till transporteffektivisering. De rekommenderar därför regeringen att upprätta en samlad och ambitiös strategi för transporteffektivisering.

Länstyrelsen i Örebro län anser att elektrifiering inte är tillräckligt för att nå klimatmålen, utan att det är trafiken som måste minska. **Örebro kommun** delar Trafikverkets analys att elektrifieringen inte räcker till och att styrmedel för mer biodrivmedel behövs för att klara klimatmålet, men anser att det också är viktigt att arbeta med transporteffektivitet för att minska efterfrågan på transporter. Utöver elektrifiering och biodrivmedel anser **Näringslivets Transportråd** att åtgärder för att öka transporteffektiviteten är en viktig komponent. **WWF** menar även att en påskyndad elektrifiering av transportsektorn inte minskar utsläppen tillräckligt snabbt för att Sverige ska klara de nationella klimatmålen till 2030 och våra internationella åtaganden. Sverige behöver därför parallellt fokusera på transporteffektivitet för att utsläppsminskningar ska kunna ske i närtid, i linje med vad som krävs för att klara Parisavtalets målsättningar. **IVL Svenska miljöinstitutet** lyfter att en entydig forskning visar att en förutsättning för att klimatmålen ska nås är en kombination av elektrifiering, förnybara drivmedel och, inte minst, åtgärder och styrmedel för ett transporteffektivare samhälle.

VTI anser att Trafikverket borde uppskatta hur mycket trafiken skulle behöva minska för att nå klimatmålen, på motsvarande sätt som görs för biodrivmedel. Beräkningar bör sedan åtföljas av analyser av påverkan på tillgänglighet och ramfördelning samt av fördelningseffekter samt möjliga kompensatoriska åtgärder. **WWF** anser att ett nationellt mål om minskning av personbilstrafiken bör införas. Även **2030-sekretariatet** ser att ett mål om stegvis minskning av biltrafiken bör införas. Det skulle inte bara bidra till

minskad klimatpåverkan, utan merparten av de hållbara utvecklingsmålen. **Naturvårdsverket** betonar att minskad vägtrafik medför en rad fördelar och sidonyttor som användning av biodrivmedel och elektrifiering i princip saknar.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att potentialen i åtgärder för minskade trafikmängder på regional och lokal nivå bör utvecklas i den kommande planeringsprocessen.

Greenpeace lyfter att biodrivmedel ger stora utsläpp, det så kallade "bränslebytet" har inneburit kraftigt ökade biogena utsläpp av koldioxid. Greenpeace förespråkar därför en effektivisering och minskning av trafiken. Som Trafikverket själv skriver är tillgänglighet inte nödvändigtvis fysisk, utan kan också tillgodoses genom tillgång till varor och tjänster (och arbetsmöjligheter) menar dem.

Konjunkturinstitutet påpekar att egna beräkningar i deras miljöekonomiska rapport 2023 stödjer Trafikverkets resonemang att det skulle krävas starka styrmedel för att nå målet genom minskade trafikmängder.

Naturvårdsverket lyfter däremot att styrmedel som minskar trafiken skulle ge stora negativa effekter på tillgänglighet och ha snedvridande fördelningseffekter och behöver nyanseras. **WWF** delar inte Trafikverkets bild av att styrmedel som minskar trafiken i tillräcklig omfattning för att nå klimatmålen skulle ge en kraftigt minskad tillgänglighet och snedvridande fördelningseffekter. WWF menar att Trafikverket borde agera i linje med vad forskningen visar och refererar till studier både av KTH och IVL.

Klimatsvaret – CCL Sverige instämmer i att lösningen med fossilfria drivmedel inte är problemfri. Kring Trafikverkets påstående att man skulle få "snedvridande fördelningseffekter", om styrmedel infördes för att begränsa biltrafiken, är deras uppfattning är att detta klart underskattar möjligheten att rikta styrmedel så att oönskade fördelningseffekter minimeras. De är vidare övertygade om att ett socialt acceptabelt styrmedel kan åstadkommas, när det kommer till prisreglering för att hantera klimatmålen. **Region Örebro län** lyfter att ett skifte till fossilfria drivmedel inte räcker för omställning till ett hållbart transportsystem. De menar på att det krävs åtgärder exempelvis som förändrar resandet och minskar antalet fordon på vägarna, då elektrifieringen inte tar bort trängselproblematiken utan leder till att folk kör bil eller fraktar gods i lastbilar i högre utsträckning än tidigare.

Gröna Mobilister förordar satsningar på alternativa mobilitetslösningar som ökar möjligheterna att resa på annat sätt än med privatägd bil, och framhåller att det nyligen presenterades data där det framkom att 57% av alla resor i Sverige är under 4 km, vilket är en sträcka som lämpar sig väldigt bra för exempelvis cykel.

3.4 Laddinfrastruktur och elektrifiering

3.4.1 Laddinfrastruktur

Region Skåne och **Regionsamverkan Sydsverige** anser att berörda förordningar behöver kompletteras så statlig medfinansiering av depåer samt laddinfrastruktur möjliggörs. **Naturskyddsföreningen** lyfter att det offentliga bör vara delaktiga i utbyggnaden av laddinfrastruktur för att det ska täcka hela landet. **Länsstyrelsen Skåne** bekräftar att ett statligt stöd kan behövas för utbyggnad av laddinfrastrukturen.

Transportföretagen ser behovet av en ”singel point of entry” - en myndighet som erbjuder råd och vägledning och hanterar ansökningar om samtliga stöd kopplat till uppförandet av laddinfrastruktur. **Svensk Turism AB** ser ett kommande utökat behov av laddinfrastruktur utmed cykelstråk för den ökande mängden elcyklar.

Region Jönköpings län delar synen på att elektrifieringen är den långsiktigt viktigaste inriktningen och lyfter att det är viktigt att staten säkerställer publika laddplatser där marknadsmässiga förutsättningar saknas.

Länsstyrelsen Jönköpings län och **Region Dalarna** tycker att det är viktigt med en fortsatt utveckling av de statliga investeringsstöden, för att kunna etablera laddinfrastruktur där marknadsmässiga förutsättningar är svaga.

Infram ser en fara i att Trafikverket anser att uppbyggnaden av laddinfrastruktur i huvudsak bedöms ske på marknadsmässiga grunder. De menar att staten behöver ta ett större ansvar på mindre orter och platser, där näringslivsfinansierade insatser inte bedöms lönsamma, för att etablera och vidmakthålla laddinfrastruktur för tunga transporter. **Svenska kraftnät** lyfter att planen bör ta höjd för utbyggnaden av laddinfrastrukturen trots att den kommer ske på marknadsmässiga villkor.

När det kommer till laddinfrastrukturen ser **Konkurrensverket** det som viktigt att beakta avtalslängd, prissättning och hur marken tilldelas, där Trafikverket behöver beakta upphandlingsreglerna och säkerställa att marken tilldelas på ett sätt som likabehandlar aktörer och främjar konkurrensen.

Mellansvenska Handelskammaren anser att staten och andra aktörer måste investera mer i laddinfrastruktur och förbättra dialogen och förståelsen i upphandlingsarbete samt tillståndprocesser för gröna energilösningar.

Visita tycker att det behövs en strategisk utbyggnad av laddinfrastruktur för snabbbladdning som tillgodoser besöksnäringens behov av god tillgänglighet i hela landet. **Svensk Turism AB** efterfrågar planering av laddinfrastruktur utifrån besöksnäringens behov samt dimensionering till säsongsvariationer i relevanta turistiska stråk. **STF** lyfter att det ska göras enklare att ladda elbil som besökare. De som får statlig medfinansiering till laddplatser bör få kravet att godkänna bankkort som betalmedel.

Södra Skogsägarna ser att en samordning av el-infrastruktur behöver komma på plats om tunga fordon ska kunna elektrifieras. Det behövs ett ökat fokus på effekttillgång över hela landet snarare än täthet för laddstationer eller maxkapacitet på laddstolparna.

Region Örebro län lyfter att regeringen bör elektrifiera rätt trafikslag och i rätt ordning då elektrifiering av fordonsflottan tar kapacitet från det redan ansträngda elsystemet. **Länsstyrelsen i Kalmar län** ser elektrifieringen som en viktig pusselbit men lyfter också att det innebär en ökad efterfrågan i elnätet där det redan råder kapacitetsbrist. **Copenhagen Malmö Port** saknar i underlaget förslag som säkerställer utbyggnad av elnätet så att lagkraven rörande exempelvis landström kan uppfyllas. **Handelskammaren Mittsverige** instämmer och anser att inriktningsunderlaget missar att upprustning av elnätet och dess kapacitet är en förutsättning för elektrifiering.

Scania CV AB har som målsättning att elektrifierade fordon ska ha en 50-procentig andel av försäljningen i Europa 2030. För att uppnå detta behövs undanröjande av hinder för utbyggnad av laddinfrastruktur och framför allt elnät. **Sveriges Ingenjörer** menar att elbehovet kommer kräva investeringar i både ny fossilfri produktion och förstärkt kapacitet i näten.

AB Volvo menar att omställningen till elektrifiering grundas på ett systemtänkande där lastbilen eller maskinen bara är en del av en större helhetslösning med laddinfrastruktur, batterioptimering, underhåll, finansiering och värdeskapande tjänster. Trafikverket har en mycket viktig roll att möjliggöra för elnät i närheten av väginfrastruktur.

Svenska kraftnät vill uppmärksamma Trafikverket på långa ledtider för åtgärder på stamnätet. Svenska kraftnät bör därför bli involverade i ett så tidigt skede som möjligt där sådana infrastrukturåtgärder kan bli aktuella.

För att utbyggnaden ska bli framgångsrik anser **Scanica CV AB** att tillgång på mark på attraktiva platser för laddinfrastruktur måste säkras. Det kan handla om utbyggnad både av Trafikverkets egna rastplatser samt privata större rastplatser, för att möjliggöra storskalig laddning av tunga fordon.

Gröna mobilister menar att ytterligare synliggöra laddinfrastruktur kan ha flera positiva effekter, eftersom studier indikerar att den som har elbil upplever en helt annan tillgänglighet till laddinfrastruktur gentemot den som inte har elbil. Därför är de mycket positiva till att se över förordningar som idag hindrar en utbyggnad av laddplatser på rastplatser förvaltade av Trafikverket.

Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs fler möjligheter till rastparkering och effektiv omkoppling av fordon utmed Sveriges vägnät. Det blir särskilt viktigt med fler och större parkeringsplatser då den ökande övergången till elfordon och andra miljövänliga alternativ som har begränsad räckvidd, och därmed behöver fler stopp för laddning och föreskrivna raster.

Volvo Cars föreslår att behovet av fler laddplatser i publik miljö ingår i infrastrukturplaneringen, då de är en nyckelfaktor för att elektrifieringsmålen ska uppnås. **AB Volvo** lyfter att exempelvis vid Trafikverkets rastplatser skulle ett elnät behöva planeras. Även om inte Trafikverket bör ansvara för laddinfrastruktur för tunga fordon har de en möjliggörande roll att underlätta för elektrifieringen kring den statliga väginfrastrukturen.

Svenska kraftnät föreslår en övergripande analys och att planen, så långt möjligt, anger lämpliga områden längs Trafikverkets vägnät där uttag av el kan ske, i första hand i förhållande till kapacitet i lokal- och regionelnätet.

Polismyndigheten lyfter vikten och behovet av att säkerställa säkerheten för förarna vid laddningsplatserna, då rån och tillgreppsbrott utförda av vägpirater annars riskerar att öka. **Transportstyrelsen** lyfter en liknande aspekt; att det är viktigt med säkra uppställningsplatser för yrkesförare och att det bör prioriteras. **Region Västmanland** lyfter att det finns utmaningar kring att utbudet av säkra uppställningsplatser är för litet och att det ofta är trångt på de som finns. Därför anser de att det behövs ett helhetsgrepp för att lösa effektivare och säkrare uppställningsplatser med god laddinfrastruktur för olika typer av laddningsbehov.

Länsstyrelsen Kronoberg ser att det är angeläget med de förslag som bidrar till att påskynda utbyggnaden av ladd- och vätgasinfrastruktur.

Länsstyrelsen Gävleborg anser att det inte räcker med handlingsprogram för ladd- och tankinfrastruktur för vätgas, utan minskade vägtransporter behövs vilket länsstyrelsen saknar i underlaget.

Swedavia anser att Trafikverket bör ta en ledande roll genom stöd till infrastruktursatsningar för fordon och farkoster som drivs av exempelvis el och vätgas. **SSAB** lyfter deras åtagande om att minst 30 % av deras lastbilstransporter ska vara utan CO₂-utsläpp till 2030. För att lyckas med det så är dem beroende av en tank- och laddinfrastruktur för el och vätgas, som täcker de stora transportstråken i Sverige.

Utöver elektrifieringen och utbyggnad av komplexa elanläggningar lyfter **Elsäkerhetsverket** att elsäkerhet och störningsaspekterna är viktiga faktorer för en lyckad implementering. **Motorförarnas Helykterhetsförbund** lyfter att den ökade användningen av elbilar måste ske med hänsyn till miljö, krock- och brandsäkerhet vid produktion och användning.

3.4.2 Elektrifiering

Region Sörmland efterfrågar en bredare ansats än elektrifiering och omställning av drivmedel för att nå klimatmålen. Ett helhetsperspektiv krävs där både digital och fysisk infrastruktur tillsammans med fysisk planering bidrar till tillgänglighet. **Länsstyrelsen Skåne** anser att elektrifiering och biobränslen inte räcker för att nå klimatmålen och att fler åtgärder behövs. **Svensk handel** efterlyser konkreta åtgärder kopplat till elektrifiering för att bibehålla de höga ambitionerna i klimatmålen som det hänvisas till i klimathandlingsplanen.

Mälardalsrådet delar Trafikverkets bedömning att Sverige måste fortsätta driva på omställningen av fordonsparken. Det krävs inte bara satsningar inom elektrifiering utan också en långsiktig energipolitik med ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel.

Energimyndigheten anser, i motsats till Trafikverket, att elektrifieringen skulle kunna påskyndas ytterligare med rätt styrmedel exempelvis med starkare styrning mot försäljningen av nya fordon. **ITS Sweden** tror att den avgörande drivkraften för elektrifiering kommer från styrmedel och lagstiftning. De tror dock att staten initialt behöver hjälpa till att stötta i omställningen i form av statliga bidrag.

Svenska Transportarbetareförbundet vill påpeka vikten av att inkludera branschen i de beslut som tas om ökad elektrifiering. Det finns en risk att transportarbetarnas behov försummas om flexibiliteten kopplat till rutt, laddning och raster minskar. Elektrifiering kan ytterligare öka komplexiteten i hur logistiken fungerar idag, det kan bli svårt att leverera i linje med kundernas förväntningar eftersom elektrifierade godstransporter kan ta längre tid. Även osäkerheten kring anställningstryggheten ökar när det gäller arbetsgivarnas förmåga att hantera de kostnadskonsekvenser som är förknippade med elfordon.

Länsstyrelsen Västmanlands län anser att inriktningsunderlaget bör synkroniseras med elektrifieringsstrategin. **Resenäremå** tycker det är märkligt att den mest energieffektiva formen av elektrifiering – eldriven järnvägstrafik – inte behandlas som en del av elektrifieringsstrategin. **Transportindustriförbundet** betonar att elektrifiering av ännu ej elektrifierade viktiga delar av järnvägssystemet måste säkerställas för att uppnå ökad robusthet och redundans. **Transportföretagen** menar att systemnyttorna minskar i järnvägstrafiken när det saknas el på strategiskt viktiga sträckor, som exempelvis industrispår till hamnar.

Copenhagen Malmö Port saknar inslag vad gäller järnvägens möjligheter att ställa om till lok med ”last mile-funktion”, som gör att loken kan dra tågsätten med hjälp av en batterimodul.

Länsstyrelsen i Blekinge ser elektrifieringen som viktig och för att genomföra det behövs betydande energieffektivisering. Länsstyrelsen anser att överföring av transporter från väg till järnväg och sjöfart är en del av att

minska energiåtgången och hur det kan göras behöver belysas tydligare i inriktningsunderlaget. **Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen Västra Götaland** och **Stockholms stad** har liknande synpunkter.

Energimyndigheten kan inte se att Trafikverkets underlag tar hänsyn till principen om ”energieffektivitet först” och energieffektivitetsdirektivet (EED).

Länsstyrelsen i Kalmar län vill understryka vikten av att utnyttja hela kapaciteten för energieffektivisering, där mer av transportarbetet och elektrifiering behöver ske på järnväg. **Swedtrain** menar att elektrifieringen av vägtrafiken är viktig, men att järnvägens potential till att bidra till minskade utsläpp med samtidigt ökad transportkapacitet missas.

Att stärka den transporteffektiva samverkan mellan trafikslagen menar **Tåg företagen** kan ge energieffektivisering samt bidra till att uppnå ambitiösa klimatmål. **Uddevalla Hamnterminal AB** anser att transportkedjor där de olika trafikslagen samverkar för hållbara lösningar bidrar till en energieffektiv godshantering, där hamnar utgör viktiga noder i detta system.

Naturskyddsföreningen vill betona att elektrifiering är en pusselbit av transportsektorns omställning, men utan andra åtgärder för transporteffektivitet blir också ett elektrifierat transportsystem ohållbart. **Svensk Kollektivtrafik** bedömer att behovet av transporteffektivitet kommer att kvarstå även vid en långt framskriden elektrifiering av transportsektorn och att definitionen av transporteffektivt samhälle därför ska vara ett samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.

Handelskammaren i Jönköpings län lyfter att elektrifiering av både järnväg och väg är viktigt för att nå miljömålen. **E22 AB** anser att elektrifierad väg är centralt för klimatet.

2030-sekretariatet vill se att Sverige har ambitionen av att vara ett världsledande land i klimatomställningen, och i planunderlaget finns få sådana ambitioner. Det som trots allt finns med bör regeringen ta fasta på, framför allt utbyggnaden av elvägar.

Maskinentreprenörerna lyfter att elektrifieringsomvandlingen av tunga anläggningsmaskiner tar tid och därför är här och nu-alternativet biodrivmedel för att minska klimatpåverkan. De menar på att tunga anläggningsmaskiner är en stor utmaning att driva elektriskt, då det krävs höga effekter och arbetet sker ofta i terräng utanför ordinarie infrastruktur, där elförsörjning inte finns att tillgå. De lyfter vidare att fordon och maskiner för underhållsåtgärder och drift av elinfrastruktur, inte kan vara beroende av elförsörjning då det innebär en ökad sårbarhet.

Resenärerna vill lyfta trådbussteknik som en form av elektrifierad busstrafik och menar på att det ger förutsättningar att snabbt kunna genomföra storskalig elektrifiering av tätortstrafik.

Länsstyrelsen Gävleborg bedömer att elektrifiera inrikesflyget inte ger den effekt som upprustning av järnvägen skulle kunna ge.

3.5 Miljö och hälsa

Länsstyrelsen Stockholm saknar förslag som kan bidra till att nå andra miljökvalitetsmål utöver begränsad klimatpåverkan och miljökvalitetsmål för biologisk mångfald.

SMHI rekommenderar att effekterna av däckslitage inkluderas i infrastrukturplaneringen. **VTI** lyfter också problematiken kring däckslitage och utsläppen av mikroplast som det orsakar. De hänvisar till forskning för förslag på åtgärder att minska utsläppen.

SGU anser att det är viktigt att Trafikverket samverkar med **SGU** i frågor om förhöjda halter av farliga ämnen från såväl jordarter som bergarter. Det finns också ett behov av att myndigheterna tillsammans genomför provnings- och forskningsinsatser, vilka kan utgöra en bra grund för att minimera en framtida miljö- och hälsopåverkan från lokala byggnadsmaterial i samband med byggandet.

Folkhälsomyndigheten ser att det är önskvärt med ytterligare resonemang och förslag på åtgärder hur infrastrukturen kan planeras för att främja en god och jämlik hälsa. Folkhälsomyndigheten ser också behov av uttalad tvärssektoriell samverkan i infrastrukturplaneringen för att kunna tillgodose de sociala, ekonomiska och miljömässiga dimensionerna av en långsiktigt

hållbar utveckling. Folkhälsomyndigheten ser positivt på att betydelsen av minskade trafikflöden tas upp i rapporten men anser att det hade kunnat kopplas ihop med en positiv och främjande effekt för människors hälsa på ett tydligare sätt. **VTI** menar att det kunde getts mer plats åt förslag rörande aktiva transporter, i synnerhet med koppling till folkhälsa, samt förslag på hur Trafikverket själva ska bidra till exempelvis ökad och säker cykling för att bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. **Region Uppsala** förvånas av att Trafikverket inte lyfter infrastrukturens roll för att främja aktivt resande. Regeringen bör ge Trafikverket tydligare direktiv att främja cykel och andra transportslag som bidrar till minskade klimatpåverkande utsläpp, minskad trängsel och ökad folkhälsa.

Danderyds Villaägareförening framhåller att ”polluter pays”-principen borde gälla.

3.5.1 Stärk arbetet med biologisk mångfald

Länsstyrelsen Blekinge, Länsstyrelsen Kalmar Län, Länsstyrelsen Kronoberg, Länsstyrelsen Södermanlands län, Länsstyrelsen Västra Götaland och **Region Västernorrland** instämmer i vikten av återställandet av biologisk mångfald och bekämpandet av invasiva främmande arter, och att det är bråttom. **Länsstyrelsen Blekinge** och **Länsstyrelsen Kronoberg** samt **Solna stad** efterlyser dock fler konkreta åtgärder för att uppfylla direktivets krav. **Lerums kommun, Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Stockholm** och **Länsstyrelsen Östergötland** är positiva till inriktningen med att stärka arbetet med biologisk mångfald. **Länsstyrelsen Stockholm** anser att möjliga synergier med andra landskapliga värden och funktioner bör beskrivas tydligare och att ett helhetsperspektiv på landskapet kan bidra till att nå flera miljö kvalitetsmål. **Naturskyddsföreningen** rekommenderar regeringen att uppdraga åt Trafikverket att införa rutiner för ökat hänsynstagande till biologisk mångfald vid planering, projektering, byggande, drift och underhåll av transportinfrastrukturen.

Länsstyrelsen Kalmar Län delar däremot inte Trafikverkets bedömning att *”transportinfrastrukturens landsomfattande nätverk skulle kunna knyta ihop områden med biologisk mångfald”* då vägar och järnvägar snarare skapar barriärer i spridningskorridorerna som är viktiga för biologisk mångfald. **Länsstyrelsen Västra Götaland** tar upp liknande perspektiv och lyfter att vattenmiljöer vid underhåll och nykonstruktion av vägtrummor och vägbankar också behöver inkluderas.

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om justering av Trafikverkets instruktion för att möjliggöra för att myndigheten ska få mandat att teckna naturvårdsavtal.

Länsstyrelsen Södermanlands län och **Länsstyrelsen Värmland** samt **Region Gotland** ställer sig bakom Trafikverkets förslag att utreda förutsättningarna för att utveckla befintligt system för ekonomiskt stöd till enskilda väghållare så att åtgärder som stärker viktiga natur- och kulturvärden också kan inkluderas. **Motorförarnas Helykterhetsförbund** påpekar att statsbidragen behöver följas upp av fler bidragshöjningar för att enskilda väghållare ska kunna främja den biologiska mångfalden och bekämpa invasiva arter.

3.5.2 Konfliktlösning med rennäringen

Region Västernorrland lyfter ansvaret, enligt Konsultationsordningen (2022:66), att rådgöra med Sametinget och eventuell berörd sameby i ärenden som kan få särskild betydelse för samerna och de samiska näringarna. **Länsstyrelsen Norrbotten** och **Länsstyrelsen Västerbotten** menar att det är positivt att Trafikverket uppmärksammar frågan kring konfliktlösning med rennäringen i inriktningsunderlaget. Länsstyrelserna i Norrbotten och Västerbottens län har tidigare tillskrivit regeringen om att de anser att Trafikverket borde få ett uppdrag att ta fram en modell för att kunna erbjuda fler skyddsåtgärder för att mildra den negativa påverkan på rennäringen i väg- och järnvägsprojekt.

LKAB anser att frågan kring påkörning av renar kräver omedelbara åtgärder. Förutom att påverka rennäringen negativt så utgör det en betydande arbetsmiljöfråga för de lokförare som jobbar längs Malmbanan. De vill se att frågan beaktas i den nationella infrastrukturplanen.

Svemin anser att det är viktigt att frågan om väl fungerande stängsel i kombination med säkra passager beaktas i den nationella infrastrukturplanen. Detta för att bland annat minska antalet olyckor med vilt och ren på järnväg samtidigt som passagemöjligheter tillgodoses. **Svenska samernas riksförbund** vill se att medel för viltstängsel längs både väg och järnväg säkerställs. Ekodukter möjliggör nyttjande av betesområden vid väg och järnväg. De anser att utformning och planering av dessa bör ske i samverkan med berörda samebyar. Vid tillfällen som kräver att trafik måste stoppas

tillfälligt och att Trafikverkets personal/underentreprenörer utför arbete för att underlätta detta, är SSR:s inställning att ingen kostnad ska läggas på renskötselns företrädare, samebyarna. Vidare tillägger de att avsaknaden av ersättningssystem för förlust av betesmark måste åtgärdas samt att inriktningsunderlaget inte beskriver hur planen kan komma att påverka renskötselns förutsättningar negativt, vilket är en stor brist.

Sametinget skriver att vägar och järnvägar inte bara innebär ett hinder för flyttningar av renar, utan innebär också en risk för olyckor med ren och vilt med skador på fordon och trafikanter som följd. Trafikverket saknar idag praxis för att planera, bekosta eller sätta upp de uppsamlingshagar som kan behövas för att flytta renarna på ett säkert sätt. Sametinget delar därför Trafikverkets förslag om att Trafikverket ges mandat och tillgång till avtalsform för att kunna säkra strategiska värden i landskapet via naturvårdsavtal.

Sametinget uttrycker även att anläggningar för infrastruktur, utbyggnad av vindkraft, utvinning av mineraler, turism, skogsbruk och terrängkörning bidrar till att renarnas betesmarker fragmenteras och att deras bete störs. Renskötselns möjligheter att anpassa sig till ett förändrat klimat minskar således samtidigt som klimatförändringarna blir alltmer påtagliga i landskapet. Trafikverkets låga prioritering av basunderhåll medför merarbete, ekonomiska förluster och utgör även en fara för renskötarna som har sin arbetsplats längs vägområdena.

3.5.3 Genomför åtgärder för att minska buller

Naturvårdsverket finner att förslagen på åtgärder för buller, dammbindning och sänkt hastighet för frisk luft är för svaga och efterlyser att åtgärder vidtas.

Lerums kommun ser positivt på att Trafikverket verkar för att minska buller efter vägar och järnvägar. **Transportstyrelsen** instämmer i att det inte är önskvärt att skjuta på införandet av bullerkraven, men lyfter att fungerade kompositbromsblock behöver finnas tillgängliga för godsvagnar för att möjliggöra det.

Gröna mobilister ställer sig bakom att det bör tillgängliggöras konsumentinformation om däckens bulleregenskaper för ett aktivt konsumentval.

3.5.4 Skydda grundvattnet och minimera påverkan

Länsstyrelsen Kalmar län, Länsstyrelsen Västernorrland, Länsstyrelsen Västmanlands län och Länsstyrelsen Östergötland vill påminna om Trafikverkets åliggande enligt Vattenmyndigheternas Åtgärdsprogram för vatten 2022—2027. Där framgår Trafikverkets ansvar för att minska vägars och järnvägars påverkan på yt- och grundvatten, så att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas. Länsstyrelserna bedömer att Trafikverkets infrastrukturplanering för perioden 2026–2037 behöver inbegripa en tydlig och konkret planering för de åtgärder i väg- och järnvägsnätet som behövs för att uppnå god vattenstatus.

SGU vill poängtera vikten av att skydda framför allt definierade grundvattenförekomster och att det föreligger behov av samordning med den kommunala planeringen av vattenresurser. **SGU** anser att det är viktigt att framtida förändringar av mängd utströmmande grundvatten (som måste bortledas) samt ändrade grundvattennivåers direktinverkan på portryck (där låga portryck kan leda till sättningar och höga portryck kan leda till släntstabilitetsproblem) beaktas både i befintliga och planerade anläggningar.

Sollentuna kommun anser att Trafikverket behöver prioritera starkt skydd av grundvattenförekomster och ytvatten som kan eller skulle kunna utnyttjas som dricksvatten, framför allt utmed högtrafikerade vägar inom vattenskyddsområden. Skyddet bör hantera samtliga ämnen som återfinns i vägdragvatten (inklusive mikroplaster). **Solna stad** efterfrågar en konkretisering av hur vattnet från Trafikverkets anläggningar ska kunna renas.

3.5.5 Luftkvalitet

Länsstyrelsen Kronoberg och Länsstyrelsen Västra Götaland behöver ett nytt synsätt på transportarbetets påverkan på medborgarnas hälsa. De lyfter även att åtgärder av luftföroreningar behöver vidtas i högre utsträckning. **Länsstyrelsen Blekinge** instämmer att det behövs ett annat synsätt i arbetet för förbättrad luftkvalitet. **Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Jönköpings län och Länsstyrelsen Västra Götaland** saknar inriktning och förslag som skulle bidra till att minska halterna av partiklar och kvävedioxid.

SMHI anser att rapporten på ett otillräckligt sätt behandlar kopplingar mellan vägtrafik, luftmiljö och hälsa. Synergier mellan minskade utsläpp av

partiklar, kväveoxider och koldioxid kan bidra till att främja arbetet med att samtidigt nå hållbarhetsmål kopplade till både klimat och hälsa.

Länsstyrelsen Östergötland tycker att det bör beskrivas att EU har en inriktning mot WHO:s riktvärden för luftkvalitet. Det vore även bra om det framgick vad som är de mest relevanta åtgärderna som Trafikverket kommer att arbeta med för att minska luftföroreningar. För att klara normerna vid inträdandet av har EU:s nya luftkvalitets-direktiv och minska de negativa hälsoeffekterna anser **Länsstyrelsen Värmland** att dagens planering måste ta höjd för det. De menar vidare att effekter av exempelvis ökade slitagepartiklar med elfordonen behövs vägas in i de samhällsekonomiska beräkningarna vid avvägning mellan olika satsningar och ges större betydelse i studier av synergieffekter med andra mål.

3.6 Trafiksäkerhet

Svenska Transportarbetareförbundet anser att trafiksäkerhet och arbetet för att förhindra att människor omkommer och skadas i trafiken borde ges högre prioritet för att säkerställa att etappmålet om nollvision till 2030 uppnås. **Länsstyrelsen Dalarna** ser positivt på att Trafikverket arbetar vidare med nollvisionen och att ett brett anslag med åtgärder på olika nivåer föreslås för att nå målen. **Riksförbundet M Sverige** anser att de trafiksäkerhetsåtgärder som ryms inom föreslagen inriktning för nationell plan är otillräckliga för syftet att nå trafiksäkerhetsmålen för 2030. Tillförsinga nya åtgärder riskerar antalet döda och allvarligt skadade att ligga kvar på nuvarande nivåer, eller i värsta fall öka, mot bakgrund av det ökande trafikarbetet och den ökande andelen tung trafik.

Sveriges MotorCyklister (SMC) konstaterar att underlaget saknar tvåhjulningars perspektiv och är oroade över att underlaget inte hänger upp kommande satsningar på svensk infrastruktur på den antagna nollvisionen. Vidare saknar de i underlaget möjligheten för Trafikverket att kunna ta till sig nya lösningar från forskningen som sker i Sverige och internationellt. Ett konkret exempel är de nya beprövade och prisade vägmarkeringar i vänsterkurvor för motorcyklister. Insatser i flera länder resulterar i en kraftig minskning av omkomna mc-förare och andra trafikanter.

Svenska Transportarbetareförbundet menar att det bör införas en ny körkortsklass för tunga, och eventuellt längre fordon. Förbundet saknar också studier kring hur trafiksäkerheten påverkas av längre och tyngre

lastbilar och riktar kritik mot införande av regler efter påtryckningar av näringslivet.

Motorförarnas Helykterhetsförbund ser med besvikelse på att de omnämnda upphandlingskraven endast avser hastighet. De menar på att det måste ställas krav på alkoholås eller motsvarande teknikstöd för nykter trafik vid upphandlingarna och att det stora trafiksäkerhetsproblemet rattfylleri bör kunna hanteras även på systemnivå i transportplaneringen. **Länsstyrelsen Västra Götaland** saknar åtgärder för att minska alkohol- och narkotikarelaterade skador och dödlighet i trafiken. Länsstyrelsen föreslår att modellen SMADIT, relaterat till samverkan mellan myndigheter, finns med bland åtgärdsförslaget för trafiksäkerhet.

Riksförbundet M Sverige saknar bland annat verkningsfulla åtgärder mot viltolyckor och ser att det behövs riktade satsningar på säkra djurpassager, såväl i plan som broar och portar, de anser även att viltstängselnätet behöver förnyas och byggas ut.

Volvo Cars lyfter att man bör stötta trafiksäkerhetsarbetet på fler sätt än att bara fokusera på hastighetsefterlevnad. Man skulle, till exempel, kunna kräva TMA-fordon vid upphandling av vägarbeten och inte minst "realtidsinformation" om var aktiva vägarbeten pågår som man kan dela med sig av genom datadelning. Om sådan information kunde komma ut till fordonen på vägarna skulle säkerheten för de som arbetar öka och risken för trafikstörningar skulle minska.

RISE tycker det vore fördelaktigt om upprätthållande av forsknings- och innovationsstruktur ses som en del av infrastrukturen. Tillgång till denna kontrollerade miljö är viktig för att möjliggöra forskning, utveckling och certifiering av framtida trafiksäkerhetssystem.

Svensk Kollektivtrafik anser att ökad kollektivtrafikandel ska användas som ett medel för att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken.

Swedtrain och **Vy tåg AB** anser att Sveriges spårmiljö behöver säkras i större utsträckning, och föreslår att man bör accelerera säkringen av spårområdet, framför allt olycksdrabbade plankorsningar. Det kan göras genom att lägga kraft på att innovationer inom området också kommer ut i spåren. Samtidigt anser de att kraven bör öka på trafikutövare som nyttjar

den svenska järnvägsinfrastrukturen. **Arbetsgruppen för Bohusbanan** anser att arbetet med hur många obevakade järnvägsövergångar som åtgärdats borde redovisas årligen. **Örebro kommun** anser att det är angeläget att påskynda arbetet med att bygga bort plankorsningar för ökad trafiksäkerhet i järnvägssystemet.

Länsstyrelsen Kalmar län anser att den upplevda tryggheten bör vara en prioriterad fråga i fortsatta infrastrukturplaneringen. **Länsstyrelsen Västra Götaland** lyfter liknande frågor och framhåller att tydligare kopplingar till trygghet och upplevd trygghet kan göras till arbetet med trafiksäkerhet. **Länsstyrelsen Västernorrland, Region Västerbotten** och **Region Västernorrland** lyfter att framför allt bör barns säkerhet och upplevelse av trygghet i trafiken tydligare prioriteras.

3.6.1 Fler vägar behöver mittsepareras

Region Uppsala uppger att det i inriktningsunderlaget används ett kilometerpris på mötteseparerad väg som är hälften av den prisnivå som upplevs i många pågående projekt. Vidare anser Region Uppsala att fullgoda alternativ för gång- och cykeltrafikanter även ska etableras vid anläggande av mötesfri väg finansierad av nationell plan.

Stockholm Nordost och **Storsthlm** anger att behovet av trafiksäkerhetsåtgärder för farliga korsningar, passager och oskyddade trafikanter är större än behovet av mötteseparerade vägar i Stockholms län. **Länsstyrelsen Värmland** lyfter även målkonflikten mellan trafiksäkerhet för fordonstrafikanten och den oskyddade trafikanten i förhållande till exempelvis trafiksäkerhetsåtgärden mittseparering. De menar på att barn och andra grupper som inte själva har bil får en försämrad lokal tillgänglighet. **VTI** vill påpeka att mittseparering har en negativ påverkan på möjligheten att cykla längs våra vägar. Utökad mittseparering av vägnätet bör föregås av utredningar om barriäreffekter för cyklister och fotgängare för att inte försämra tillgängligheten till hållbara färdstätt utanför tätorter.

Svenska Transportarbetareförbundet ser mittseparering av vägar som en viktig arbetsmiljöfråga. **AB Volvo** delar Trafikverkets bedömning att fler vägar behöver mitträckessepareras, det gör även **Östersunds kommun** men det förutsätter dock att ytterligare investeringsmedel avsätts. **Region Dalarna, Region Gävleborg, Region Jönköpings län** och **Region**

Örebro län lyfter att utökade ramar till de regionala planerna behövs för att bland annat kunna öka takten med mittseparering.

Länsstyrelsen Jönköpings län och **Länsstyrelsen Västra Götaland** ställer sig undrande till förslaget att tydliggöra i direktiv att länsplaneupprättarna ska lägga särskilt fokus på mittseparering som trafiksäkerhetsåtgärd. Genom att så tydligt peka på en specifik åtgärd i alla län kringgås fyrstegsprincipen.

3.6.2 Ökad trafiksäkerhetsstandard på regionala vägar

Lerums kommun är positiva till att inriktningsunderlaget lyfter behovet av ökad trafiksäkerhetsstandard på regionala vägar. **Motorförarnas Helnykterhetsförbund** vill understryka att trafiksäkerhetsstandarden inte endast handlar om mittseparering eller sänkta hastigheter, utan också om stora behov för det generella vägunderhållet på regionala vägar.

Skogsstyrelsen uppmärksammar att trafiksäkerhetsmålet 2030 inkluderar även det enskilda vägnätet. De ser dåligt underhållna vägar som en stor arbetsmiljörisk. **Svenska Transportarbetareförbundet** lyfter att transportarbetare inte ska behöva riskera livet på sin arbetsplats på grund av bristande underhåll i det perifera vägnätet.

Riksförbundet M Sverige anser att de låga anslagen till satsningar på landsvägar och länsplaner gör att mobilitet och trafiksäkerhet på landsbygd och i mindre tätbefolkade regioner utvecklas för sakta jämfört med i storstadsområdena. Den regionala ojämlikheten gällande individens risk att dö i vägtrafiken är orimligt stor.

3.6.3 Öka hastighetsefterlevnad och anpassa hastighetssystemet

Länsstyrelsen Kronoberg ser att åtgärderna för hastighetsefterlevnad och hastighetsanpassning som kostnadseffektiva åtgärder. **Region Stockholm** ser positivt på att Trafikverket lyfter vikten av sänkta hastigheter i tätort, men det behöver då mötas med adekvat finansiering till kommunerna. **Gröna mobilister** tycker att det i allt högre utsträckning behövs lägre hastigheter för bilar vilket förenklar samspelet mellan exempelvis cyklister och bilister.

Region Kronoberg betonar att generella hastighetssänkningar inte är en framkomlig väg för trafiksäkerheten då det ger både en reell resttidsökning och en mental upplevelse av långa och tidskrävande avstånd. Som alternativ föreslår regionen att pröva alternativa lösningar så som flexibla hastigheter.

Region Kalmar län anser även att alternativa lösningar till hastighetssänkningarna behöver prövas. **Sydsvenska Industri- och handelskammaren** anser att hastighetssänkningar innebär försämrad tillgänglighet och i sin tur försämrar produktivitet och glesar ut arbetsmarknader. De föreslår en genomgång av var det finns trafiksäkerhetsvinster med investeringar, som enstaka rondeller, mötesbreddning med mera, som samtidigt kan öka tillgängligheten.

Riksförbundet M Sverige anser att satsningarna i inriktningsunderlaget bidrar dåligt till funktionsmålet i de transportpolitiska målen. Hastighetsnedsättningar motverkar strävan efter kortare restider och växande arbetsmarknadsregioner.

Vallentuna kommun efterfrågar mod från Trafikverket kring åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på vägar lokaliserade inom kulturhistoriska riksintressen. Kommunen anser att det är orimligt att de enda verktygen som finns att arbeta med är fler kameror och hastighetssänkningar. **Region Gotland** efterfrågar en fördjupad diskussion med Trafikverket om hur vi ökar trafiksäkerheten på det gotländska vägnätet utan att försämrat tillgängligheten på landsbygden. Hastighetssänkningar kan inte vara enda svaret.

Transportstyrelsen saknar beskrivningar av betydelsen av infrastrukturens utformning för att uppnå hög efterlevnad av hastighetsgränser. De lyfter vidare att grundregeln att infrastrukturen behöver vara utformad så att användarna ges goda förutsättningar att följa hastighetsbegränsningarna behöver beaktas när hastigheterna anpassas. De efterfrågar vidare ett förtydligande vad som menas med att det behövs ”regeringsstöd” för att hastighetsanpassningen ska fortsätta enligt plan.

Transportstyrelsen anser att en ändring i trafikförordningen i linje med vad Trafikverket föreslår inte skulle ge dem stöd för att inte överpröva kommuners hastighetssättning.

Polismyndigheten är positiva till förslagen kring hastighet men har starka förbehåll gällande förslaget att tilldela Polismyndigheten och Trafikverket ett uppdrag för att utreda utvecklingen av sträckbaserade trafiksäkerhetskameror. De bedömer att det kan utredas inom ramen för redan befintlig samverkan.

Länsstyrelsen Södermanlands län anser att den utveckling av trafiksäkerhetskameror av typen sträck-ATK som Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget vore önskvärd, bland annat som alternativ till mittseparering för ökad trafiksäkerhet i mindre tätorter. **Region Värmland** anser att sänkta hastigheter och införande av ATK inte är ett fullgott alternativ. **Örebro kommun** instämmer i att ATK är en mycket kostnadseffektiv åtgärd för att rädda liv. De lyfter vidare att även trafikens klimatpåverkan kommer att minska genom att hastigheter sänks och trafikflöden blir jämnare. **Naturskyddsföreningen** rekommenderar regeringen att införa fordonsägaransvar för fortkörning och sträck-ATK med sammanhållen hastighetsmätning över större sammanhängande sträckor.

Transportstyrelsen instämmer inte i Trafikverkets bedömning att det skulle vara möjligt att införa sträck-ATK utan några lagändringar. De anser att det behövs en utredning som kan belysa frågor kring bland annat rättssäkerhet och grundläggande straffrättsliga principer och ställer sig tveksam till att Trafikverket och Polismyndigheten är mest lämpade för en sådan utredning. **Seko** ser risker med sträck-ATK och menar att nackdelarna väger tyngre än de förmodade nyttorna av sträckmätning av hastighet. För att tekniken ska fungera måste förare och fordon observeras, varpå den informationen ska lagras för att jämföras med senare observation. Sträck-ATK måste alltså samköra uppgifter mot bland annat körkorts- och fordonsregister. För att inte riskera att möjliggöra kartläggning av personer med funktioner inom det militära och civila försvaret, måste ett sådant system vara helt säkert, vilket är naivt att tro att det är möjligt. Konsekvenserna av stäckmätning av hastighet är att det blir enklare för främmande intressen att i stor skala kartlägga svenska medborgares rörelse- och resmönster, vilket är en risk som man inte bör bortse ifrån. Regeringen bör därför hellre ge i uppdrag till Polisen och Trafikverket att utreda förslag att nyttja mobila fartkameror, som i likhet med de som finns nu, endast fotar vid hastighetsöverträdelse.

3.6.4 Öka säkerhet för oskyddade trafikanter

VTI menar att en utredning om skärpt lagkrav för hjälm på cyklister tydligt måste inkludera de sammantagna effekterna på folkhälsan och inte ensidigt fokusera på trafiksäkerhetsaspekterna. **Region Stockholm** ser positivt på att ökad hjälmanvändning kan minska risken för vissa typer av skador. Däremot lyfter Region Stockholm att lagstiftning om hjälmtvång inte är rätt väg att gå, då det riskerar att motverka målet om ökad cykling och därmed påverka

folkhälsan negativt, trafikolyckor medräknat. Även **Cykelfrämjandet** och **Svensk Cykling** anser att det är bra om cyklister använder hjälm, men en tvingande lag riskerar att leda till att cyklingen minskar. Olyckorna skulle kanske bli mindre allvarliga i vissa fall, men det är stor risk att den totala hälsoeffekten blir negativ om vi samtidigt får mindre rörelse och mer stillasittande i vardagen. **Svenska cykelstäder** anser också att hjälm tvång riskerar att motverka ökad cykling. **Motorförarnas Helykterhetsförbund** stöder hjälmkrav för cyklister, elcyklister och elsparkcyklister och anser att det är en åtgärd som borde ha varit genomförd för länge sedan.

Personskadeförbundet RTP ser mycket positivt på att Trafikverket förordar en utredning om effekten av att skärpa lagkrav på hjälm för cyklister på elcykel, cykel och elsparkcykel.

Fotgängarnas förening lyfter upp att de flesta skador i trafiksystemet drabbar gående och cyklister. De föreslår med bakgrund av detta att kommunernas möjligheter att söka statlig medfinansiering för säkerhetsåtgärder i befintlig infrastruktur förbättras och att de statliga medlen kraftigt utökas. Det kan ske med så kallade trafiksäkerhetsavtal som kan ersätta de utfasade stadsmiljöavtalen. I samband med det kan övriga former av statlig medfinansiering ses över. **VTI** tillstyrker förslaget om att krav på utformning och underhåll av gång- och cykelvägar ska göras tydligare.

Svenska cykelstäder anser att trafikförordningen bör anpassas för sänkt bashastighet i tätorter till 30 km/h och förutsättningar skapas för säkra omkörningar av cyklister.

3.6.5 Stärk arbetet med prevention av suicid och olycksfall

Länsstyrelsen Södermanlands län välkomnar Trafikverkets prioritering av åtgärder för suicidprevention. **Länsstyrelsen Kronoberg** och **Svensk Kollektivtrafik** instämmer och framhåller att ett mer samordnat och stärkt arbete för att motverka suicid och olycksfall på järnväg är viktigt att prioritera.

Folkhälsomyndigheten har ett instruktionsenligt uppdrag som rör området suicidprevention. Folkhälsomyndigheten anser att det inte finns behov av en separat samordningsfunktion särskilt kopplat till delmålet ”Stärkt suicidpreventivt arbete”, vilket Trafikverket föreslår. I det fall en ny nationell strategi för suicidprevention beslutas, anser Folkhälsomyndigheten att

arbetet med samtliga delmål bör samordnas på en mer övergripande nivå, en samordningsfunktion vilken Folkhälsomyndigheten har föreslagit att de själva ska få i uppdrag att upprätta, driva och förvalta.

3.7 Civil beredskap

Livsmedelsverket tar upp vikten av att Trafikverket hör övriga beredskapsmyndigheter inför åtgärder och beslut som kan påverka samhällsviktiga transporter. **Svenska kraftnät** vill framhålla vikten av att ett helhetsperspektiv för de tunga transporterna beaktas vid planering av åtgärder i transportsystemet, och särskilt ur ett beredskapsperspektiv där både Trafikverket och Svenska kraftnät har ett utpekat ansvar. Vidare anser **Livsmedelsverket** att omfattningen av Trafikverkets uppdrag behöver förtydligas och välkomnar att Trafikverket får axla samordningsansvaret över transporternas genomförande, inte bara över infrastrukturen. **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)** instämmer i att det råder oklarheter om hur finansiering av försvarsåtgärder ska täcka in de behov som föreligger för att ha en tillräckligt robust transportinfrastruktur. MSB lyfter dock att ingen myndighet får precisa direktiv från regeringen och därför måste en bedömning och analys av nödvändiga/önskvärda åtgärder göras av sakkunniga på Trafikverket, i stället för att efterfråga tydligare styrning från regeringen.

Länsstyrelsen Värmland anser att Trafikverkets roll och mandat i totalförsvaret behöver förtydligas. **Länsstyrelsen Östergötland** vill också att ansvarsgränser och finansiering klargörs. Länsstyrelsen vill vidare lyfta behovet av att konkretisera den kommande planeringen för att anpassa transportsystemet efter totalförsvarets kommande behov. Det är angeläget för **Storsthlm** att regeringen förtydligar Trafikverkets uppdrag och överväger stärkt finansiering för infrastruktur relaterat till säkerhet och totalförsvaret. **Swedtrain** och **E22 AB** menar att Trafikverkets ansvar inom den civila beredskapen samt finansiering av åtgärder bör klargöras. **Länsstyrelsen Blekinge** och **Länsstyrelsen i Kalmar län** instämmer och uppmanar Trafikverket att skyndsamt utreda vad kraven innebär och därefter vidta åtgärder tillsammans med länsstyrelserna och kommunerna. **Region Västmanland** anser att finansieringsansvaret för investeringar kopplat till försvar och beredskap måste förtydligas, då det idag är oklart hur både nationell plan och länsplanerna kommer att påverkas. **Västerås kommun** instämmer med att finansieringsansvaret för försvaret och civil beredskap behöver förtydligas. **Innovationsföretagen** föreslår att

Trafikverket ges separata medel för upprustningen av Sveriges infrastruktur i samband med inträdet i Nato.

Länsstyrelsen i Jämtlands län uttrycker att MSB i rapporten Erfarenheter från Ukraina (delredovisning av regeringsuppdrag Fö2023/01325) betonar vikten av reparationsberedskap. Länsstyrelsen noterar att Trafikverket också ser betydelsen av detta men oroas samtidigt av att regeringen inte pekat ut en ansvarig huvudman för byggnads- och reparationsberedskapen. En huvudman behöver snarast utses för dessa uppgifter.

Avseende beredskap förordar **Svensk Sjöfart** att det är Trafikverkets ansvar att tillse tillgänglighet och redundans i transportsystemet där sjöfarten utgör en väsentlig del. Detta kan exempelvis inkludera isbrytarkapacitet och olika typer av reservhamnar med tillhörande farleder samt att Trafikverket är ansvarig för beredskapssektorns transporter.

LO anser att staten bör återta kontrollen över järnvägsunderhållet och undersöka hur den statliga rådigheten över järnvägen kan ökas även på andra sätt för att stärka beredskapen.

Länsstyrelsen Dalarna ser den högsta nivån som nödvändig, av de tre redovisade ambitionsnivåerna för civil beredskap i underlagsrapporten, för att Sverige ska kunna få en robust infrastruktur med god beredskap.

Fackförbundet ST ser positivt på att inriktningsunderlaget inkluderar behoven att beakta den ökade hotbilden mot landet i samband med infrastrukturplaneringen. I och med den alarmerande mängd förväntade säkerhetsintrång mot de myndigheter och andra aktörer som arbetar med samhällskritisk infrastruktur, bör ökad resiliens för dessa system ligga högt upp på prioriteringslistan. Även i detta avseende behöver kompetensförsörjningen säkerhetsställas. **Västerås Kommun** saknar bland annat aspekten av att inkludera kommuner i arbetet med att ta fram robust infrastruktur och återställningsmöjligheter i händelse av kris och krig. En framåtlutad inställning inom området är önskvärt för att möjliggöra samordningsansvaret som sektorsansvarig. De saknar även en tydlighet inom IT-säkerheten för att säkerställa att IT och även kommunikation ska fungera vid extraordinära händelser, samt förebygga större störningar från främmande makt eller annan aktör.

Länsstyrelsen Västmanlands län och **Region Gävleborg** anser att underlaget bör belysa Nato-medlemskapets påverkan på transportsektorn och ställer sig frågande om medlemskapet påverkar den förslagna ramfördelningen. **Göteborgs hamn** lyfter att Nato-medlemskapet inte ska påverka det finansiella utrymmet för andra viktiga investeringar i transportsystemet. **Länsstyrelsen Värmland, Länsstyrelsen Västerbotten** och **Länsstyrelsen Västra Götaland** lyfter att de saknar uppskattning på vilka kostnader inträdet i Nato kommer att medföra. De anser att behoven som uppstått till följd av Nato-medlemskapet och utvecklingen av värdlandsstödet behöver ingå i såväl inriktningsunderlaget som i den nationella planen. **Region Uppsala** menar att ett förändrat säkerhetsläge och inträde i Nato kommer att påverka transportinfrastrukturen i allra högsta grad, vilket borde ge ett tydligt avtryck i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Regionen efterfrågar transparens och dialog från berörda myndigheter. **Länsstyrelsen Jönköpings län** anser att de åtgärder som behöver vidtas baserat på kraven som Nato ställer behöver redovisas tydligare samt att det finns ett behov av att se över vilka åtgärder som redan idag kan vidtas för att bidra till ett stärkande av det civila försvaret. **Handelskammaren Mälardalen** önskar en tydligare inriktning kring Nato-inträdet påverkan på infrastrukturens betydelse och förmåga att stå robust i många år framöver.

Region Blekinge anser att infrastrukturens roll behöver definieras ytterligare i samband med inträdet i Nato. Med inträdet i Nato blir det viktigt att säkerställa en fungerande järnväg, menar **Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer, Green Cargo** och **Göteborgs hamn**. **Drivkraft Sverige** anser att diversifiering av energibärare såsom el, gas och flytande är av yttersta vikt då det stärker energiberedskapen i och med att de nyttjar olika typer av infrastruktur samt har olika typer av förmågor och tillämpningsområden. De tillägger också att inga förhastade beslut rörande exempelvis nedläggning av järnvägslinjer eller avveckling av bilfärjor genomförs i närtid. **Tåg företagen** anser att det är av största vikt att Nato-medlemskapet och upprustningen beredskapsförmågan inte påverkar den finansiella ramen för andra investeringar i järnvägssystemet. Relaterat till detta påpekar **Umeåregionen och Umeå kommun** att eftersom tidigare budgetram för infrastruktur inte tagit höjd för de behov som följer av det nya geopolitiska läget, behöver infrastrukturens satsningar som till stor del har säkerhetspolitiska motiv finansieras på annat sätt än genom den ordinarie infrastrukturramen. Kopplat till detta diskuterar de att den öst-västliga

kopplingen är viktig för tillgänglighet från Finland via Sverige och till Norge och Atlanten. Detta instämmer **Östersunds kommun**, **Tillväxtberedningen i Norrbotten**, **Region Västerbotten** och **Region Jämtland Härjedalen**. **Region Värmland** tror att brukaravgifter är en framkomlig väg för att utveckla gränsöverskridande transporter i Norden. **Region Dalarna** lyfter även behovet av fler gränsöverskridande vägförbindelser till Norge för att skapa redundans där vägstråken är få.

Försvarsmakten anser att åtgärderna för intermodala transportkedjor bör prioriteras med hänsyn till Nato och DCA med USA. Dock bör dessa transportkedjor inte vara elberoende utan innehålla manuella reservmetoder. **Region Blekinge** upplever det oklart om det nyligen ingångna DCA-avtalet får någon påverkan.

Region Stockholm efterlyser ett tydligare fokus på storstadsregionernas särskilda förutsättningar, inte minst när det gäller åtgärder för att öka robustheten i transportsystemet i arbetet med att stärka det civila försvaret. Investeringar som stärker totalförsvaret ger också nytta till det civila samhället. **Länsstyrelsen Stockholm** ser det som en skyndsam och prioriterad fråga att få en helhetssyn med samplanering och finansiering av dessa investeringar.

För att den kommunala samhällsplaneringen ska fungera effektivt kräver **Kristinehamns kommun** bättre information och tydlighet från Trafikverket angående totalförvarsfrågor som är kopplade till infrastruktur. **SKR** anser att den roll som kommuner och regioner har inom arbetet med civilt försvar och krisberedskap behöver uppmärksammas än mer. Avtal med Nato ställer krav på infrastruktur och en stor del av aktuell infrastruktur är kommunal, detta behöver därför hanteras, enligt **Stockholms stad**. Exempelvis genom att utse ett antal prioriterade hamnar med anslutande markinfrastruktur för denna förmåga.

Länsstyrelsen Gotlands län och **Region Gotland** vill understryka vikten av framdrift i frågan om tillskapande av reservhamnskapacitet på Gotland. **Länsstyrelsen Gotlands län** lyfter även de högre kraven på infrastruktur för tunga transporter, utmaningar kring finansiering kopplat till olika intressen och anser att dessa frågeställningar kan utvecklas ytterligare. **Länsstyrelsen Värmland** anser att icke statlig reserv-infrastruktur, exempelvis hamnar, har en tydlig koppling till statlig infrastruktur i form av

farleder, vägar och järnvägar. **Svedab AB** anser att skyddet av prioriterad infrastruktur, i förhållande till den förstärkta hotbilden, måste tydliggöras med ansvarsfördelning mellan berörda parter. **Copenhagen Malmö Port** saknar hur prioriteringarna ska göras kopplat till Sveriges inträde i Nato och understryker att det är viktigt att definiera vilka hamnar som är prioriterade framöver. **Uddevalla hamnterminal AB** anser att medlemskapet i Nato stärker behovet att förbereda hamnarna för oförutsedda händelser i omvärlden och i möjligaste mån vidta förberedande åtgärder för att upprätthålla funktionen i hamnarna. De lyfter vidare att utifrån ett totalförsvarsperspektiv finns det ett behov av att integrera beredskapsdelarna i den ordinarie planprocessen. **Vänersamarbetet** lyfter att hamnarna och sjöfarten bör ses som en del av den beredskapsviktiga infrastrukturen och föreslår att sjöfarten blir en tydlig del av beredskaps- och kontinuitetsplaneringen.

Transportföretagen saknar hantering av finansiering av samhällsviktigt flyg och beredskap i inriktningsunderlaget. Ur ett totalförsvarsperspektiv bör flygplatser som pekas ut som riksintressen även automatiskt ingå i systemet med beredskapsflygplatser, och de senare bör av samma skäl samordnas med Transportstyrelsens utpekanden av reservflygplatser. **Örnsköldsvik kommun** anser att ett robust transportsystem för civil och militär beredskap måste inkludera regionala flygplatser. Regionala flygplatser dras med betydande ekonomiska underskott. Ett höjt statligt driftstöd på 75 procent av det ekonomiska underskottet skulle säkra tillgången till ett nät av flygplatser över hela landet. Ett sådant nät av flygplatser gynnar även sjukvårdens behov av flygplatser för snabba ambulans- och organdonationstransporter. **Karlstads kommun** och **Region Värmland** anser att staten behöver fortsätta öka sitt engagemang i regionala flygplatser och **Region Dalarna** lyfter att flyget har en viktig roll ut försvars- och beredskapsperspektiv. **Örebro kommun** anser att de regionala flygplatserna bör få skälig ersättning för sitt beredskapsuppdrag. **Luftfartsverket** lyfter att behovet kring stora investeringar kopplat till ökad robusthet och stärkt totalförsvaret, inte enbart gäller icke-statliga flygplatser som tas upp som exempel ur beredskapsperspektiv utan all luftfartsinfrastruktur.

Försvarmakten anser att transportprioritering ska kunna genomföras även under grundberedskap, inte endast vid höjd beredskap, och det bör utredas vidare. **MSB** saknar en tydligare inriktning på det militära och civila försvarets behov, som kan ge en grund för prioritering.

Länsstyrelsen Gotlands län saknar skrivningar från Trafikverket om exempelvis kollektivtrafik, näringslivets involvering och prioritering av transporter gällande åtgärder under höjd beredskap.

SRF vill påpeka att en försämrad infrastruktur för transporter till öar längs kusten kommer minska antalet öbor – som utgör en viktig del av ett civilt försvar.

WWF menar att den kommande nationella planen bör gå i linje med ett akut behov att hejda klimatkrisen och förstärka Sveriges beredskap.

Cykelfrämjandet lyfter vikten av cykel för stärkt krisberedskap, av framför allt två skäl: Motståndskraft samt god folkhälsa.

Livsmedelsverket anser att det är betydelsefullt att beredskapsmyndigheter får ta del av forskningsprojekt då kunskapsöverföring är viktigt.

4. Förslag för effektivare genomförande av åtgärder

4.1 Kostnadsstyrning och kostnadskontroll

Arlandaregionen, Swedtrain, Jernhusen AB, Stambanan.com och **Östsvenska Handelskammaren** anser att Trafikverket bör stärka sitt arbete inom kostnadskontroll. **Stockholms stad** stödjer generellt Trafikverkets föreslagna åtgärder för att förbättra kostnadsstyrning och kostnadskontroll.

SKR anser att det inför kommande planperiod behövs en ordentlig genomlysning av hur olika krav och regleringar påverkar planering och utförande av infrastrukturåtgärder med syfte att förenkla och hålla nere kostnader.

Swedtrain anser att det måste bli lättare att välja enklare, billigare och effektivare lösningar, även under projektets gång. Det bör finnas en möjlighet att implementera lösningar eller teknologier som utvecklats parallellt med projektet. Användning av standardprodukter, kostnadseffektiva lösningar som redan är validerade på andra marknader, bör belönas. Ur ett kostnadskontrollperspektiv är det även skäligt att möjliggöra omprövning av projekt – men varsamt.

Skogsindustrierna betonar behovet av tydlig kostnadsstyrning i regeringens planering, samt i Trafikverkets genomförande. **Handelskammaren Värmland** anser att Trafikverket måste jobba mer kraftfullt för att begränsa kostnadsökningar och öka effektiviteten.

Trafikanalys vill uppmärksamma vikten av att beslut inom investeringsverksamheten beaktar framtida underhåll för att säkerställa låga kostnader ur ett livscykelperspektiv. Detta ses som ett angeläget förbättringsområde för den samlade kostnadseffektiviteten.

Trafikanalys noterar att delar av det som Trafikverket lyfter som angeläget kopplat till kostnadsstyrning och kostnadskontroll är sådant som verket redan har rådighet över och tydligt uppdrag att åtgärda.

4.1.1 Kostnadsökningar sker framför allt i planeringsskedet

E22 AB anser att bygga innan kostnaderna fortsätter öka är lösningen på kostnadsökningarna, snarare än mer/längre utredningar, då det är vad som

kostar. De ställer sig frågan om mer utförliga utredningar verkligen kommer bidra till ett effektivare genomförande eller om det bara kommer resultera i längre ledtider. De lägger även till att det kan vara värt att bygga hela stråk även till högre pris om det ger en samhällsnytta.

Nya Ostkustbanan anser att Trafikverket exempelvis borde tittat på sina kraftigt ökade byggherrekostnader, kopplat till kostnadsökningar. De anser även att möjligheterna att skapa särskilda genomförandeorganisationer för att bygga större infrastrukturprojekt borde ha nämnts.

4.1.2 Definitiva beslut bör inte fattas innan nyttor och kostnader är välutredda

Trafikanalys uppfattar Trafikverkets förslag om att definitiva beslut om investeringar inte bör fattas innan nyttor och kostnader är väl utredda som helt i enlighet med proposition 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur.

Södertörns kommunerna delar Trafikverkets bild att det är angeläget att hushålla med resurser, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda.

Enköpings kommun ställer sig bakom principen att kostnader och nyttor bör vara väl utredda för att kunna motivera de omfattande infrastrukturinvesteringar som är nödvändiga. De framhåller att staten inte får göra avkall på den långsiktighet som andra aktörer behöver för att våga genomföra direkta eller indirekta investeringar med koppling till de aktuella projekten.

4.1.3 Tillkommande krav bör konsekvens- och kostnadsbedömas

Trafikanalys menar att det är otydligt vilka krav som Trafikverket menar bör konsekvens- och kostnadsbedömas och därför även vilken aktör denna uppmaning är riktad mot.

Region Kronoberg betonar vikten av kostnadsreduktion och att konsekvensutreda nya krav på bättre sätt.

4.1.4 En riskreserv på portföljnivå bör utredas

Region Sörmland och **Trafikanalys** ser fördelar med en riskreserv på portföljnivå då det kan stärka beredskapen för kostnadsökningar.

Trafikanalys vill samtidigt poängtera vikten av att införandet av en sådan riskreserv görs på ett sätt som inte skapar incitament att nyttja den. Den ska bara utnyttjas när så är motiverat.

4.2 Planeringsprocess

Storsthlm tycker att regeringen bör se över möjligheten att förenkla planering så att fler samhällsekonomiskt effektiva lösningar kan genomföras enklare och till en lägre kostnad. **Region Skåne** ser positivt på en förenklad planprocess för mindre objekt och på de förslag som föreslås.

Länsstyrelsen Skåne instämmer i att planeringsprocessen behöver bli tydligare och mer transparent. **Naturvårdsverket** ser positivt på de förslag till förbättrad och förtydligad planeringsprocess som föreslås.

Transportföretagen refererar till en av Riksrevisionens slutsatser i deras granskning från 2023 om den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i Sverige. De menar att det egentligen inte är något fel på dagens planeringsmodell, det är hur den hanteras som är problemet.

Västra Götalandsregionen stödjer inte förändringen av planeringsprocessen i relation till att den fortsatta åtgärdsplaneringen genomförs på uppdrag av en ny regering. De anser att det kan skapa en osäkerhet, men ser att en översyn av planeringsprocessen kan vara lämpligt. De föreslår att processen med inriktningsunderlaget görs mer sällan och med längre hållbarhet, medan åtgärdsplaneringen fortsatt sker i fyraårscykler.

Region Kalmar län anser att det måste grävas djupare i möjligheten att finansiellt hantera stora infrastrukturobjekt utanför planprocessen.

LO anser att planeringen bör vara målstyrd i stället för prognosstyrd och konsekvent planeras i riktning mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Region Sörmland och **Swedtrain** efterfrågar också en målstyrd planeringsprocess. **Region Uppsala** vill framhålla att det i kommande infrastrukturproposition och direktiv till Trafikverket om framtagande av nationell plan formuleras tydliga mål för infrastrukturen.

Byggföretagen uttrycker att den årliga budgetprocessen med anslagstilldelning ofta sätter käppar i hjulet för långsiktiga projektplaner. Även plan- och tillståndprocesser behöver ses över för att få en bättre framdrift i stora och komplexa infrastrukturprojekt. Plan- och

tillståndsprocesser kan bli bättre genom att: Stärka samrådets roll och tyngd, låta stora projekt prövas som en sammanhängande enhet, att prövningsmyndigheterna bör uppmuntras att utnyttja lagens utrymme för rimlighetsavvägning samt att begränsa rätten att överklaga om miljöpåverkan inte är betydande.

Boverket poängterar värdet, i samband med effektiv samplanering, att Trafikverket utvecklar sitt arbete med infrastrukturplanering så att samspelet mellan denna och den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen (2010:900) stärks.

Länsstyrelsen Östergötland saknar redogörelse i inriktningsunderlaget om planeringens effekter för bostadsbyggandet. Länsstyrelsen ser det som angeläget att detta blir belyst inför den kommande åtgärdsplaneringen.

Länsstyrelsen Södermanlands län anser att tydlighet vad gäller målkonflikter, samt användning av fyrstegsprincipen, bör behållas genom hela planeringsprocessen.

Vy tåg AB anser att Trafikverket bör pröva förutsättningar för fleråriga tåglägestilldelningar, för att underlätta planeringen för resenärer samt trafikoperatörer. De tycker även att trafikoperatörer samt godsoperatörer bör involveras i planeringen mer när det kommer till planeringen av underhållsarbeten, det kan mildra störningar i trafiken. **Föreningen svenska järnvägsfrämjandet** anser att Trafikverkets storlek med 11 000 anställda ger en tröghet som påverkar inriktningsunderlagets förslag om att utöka planeringstiderna för åtgärder av järnvägen innan tilldelning av tåglägen.

Näringslivets Transportråd vill se förbättrad planering utifrån ett godsperspektiv. Rådet anser att regeringen bör uppdra åt Trafikverket att tydligare koppla infrastrukturutbyggnad till näringslivsinvesteringar. I kommande åtgärdsplanering bör Trafikverket kartlägga flaskhalsar i infrastrukturen hos de verksamheter som beslutat om eller nyligen genomfört investeringar i ökad, eller ny, produktionskapacitet. Trafikverket behöver generellt ett mer systematiskt och proaktivt arbetssätt för att kunna bemöta en omvärld som förändras i ett allt snabbare tempo. **AB Volvo** instämmer och påpekar att regeringen beslutade om en godstransportstrategi under 2018 och denna strategi var mycket viktig för att synliggöra godstrafikens behov av ett väl fungerande logistiksystem, intermodala

lösningar, omställning och kompetensförsörjning. Denna strategi behöver uppdateras och förnyas för att ta ytterligare steg med ett transportsystem som är helt fossilfritt, säkert och mer effektivt. **SGU** efterlyser tydliga planer på hur ökat behov av godstransport inom den närmaste framtiden kommer att tillgodoses. **Region Dalarna** anser att regeringen behöver ge transportföretagen tydliga planeringsförutsättningar, exempelvis gällande utbyggnad av tank- och laddinfrastruktur samt teknikval.

AB Volvo menar att situationen som Trafikverket beskriver i inriktningsunderlaget tydligt visar på orimligheten i nuvarande processen kring nationella planer. Objekt har tryckts in i slutet av planperioden för att man ska kunna säga att de är med trots att det ofta endast är en liten del som är finansierad. Det gör att projekten i nästa nationella planprocess uppfattas som låsta, eftersom tidigare nationella planer ligger till grund för den kommande planen. En mer rimlig ordning skulle vara att bara ta med hela projekt med alla etapper i planen. Fokus behöver vara på att slutföra projekt och full finansiering är viktigt innan projekt startar för att underlätta snabbt genomförande.

SKR anser att transportinfrastrukturplaneringen bör präglas av ett tydligt stråkperspektiv tillsammans med en tydlig internationell utblick. **Göteborgs hamn** anser att om en utredning eller process gällande förskjutning på planrevideringsarbete inleds bör även förutsättningarna för ökat internationellt samarbete i planarbetet utredas, då det skulle underlätta gränsöverskridande planering och beslutsfattande mellan grannländerna. **Skogsindustrierna** vill att det internationella perspektivet ska få större utrymme i nationella planer. **Transportindustriförbundet** anser att planeringen saknar en tillräcklig grad av gränsöverskridande perspektiv och förhållningssätt vad gäller godstransporter.

Region Gävleborg anser att regionernas roll behöver stärkas i planeringsprocessen.

Myndigheten för delaktighet anser att den långsiktiga planeringen av infrastrukturen behöver införliva både funktionshinderspolitikens inriktning och funktionsmålet på alla nivåer i planeringsprocessen. De lyfter att planeringen måste säkerställa att transportsystemet inte särskilt slår mot redan utsatta grupper och lyfter vikten av att förebyggande och åtgärdande av diskriminering finns med. De föreslår att funktionshinderspolitikens

inriktning skrivs in i kommande infrastrukturproposition, så den blir en del av framtida planförslag.

Visita och **STF** anser att besöksnäringen måste tas med tydligare i planeringen, **STF** lyfter även friluftslivet. Radikalt bättre framförhållning efterfrågas gällande planering och biljettsläpp för tåg samt satsningar som stärker turismen utan att skrämja bort den. **Visita** med flera tycker att en resenär i regel bör kunna boka en tågbiljett med upp till ett års framförhållning. Vidare efterfrågar **STF** smartare planering av banarbeten så stoppen blir kortare och effektivare, de menar också att det är orimligt att alla stora banarbeten ska ligga vid fritidsresetopparna när fritidsresandet fortsätter att öka i andel. **Svensk Turism AB** och **Visita** efterfrågar utvecklade beräkningsgrunder på väg- och järnvägsunderhåll. **Svensk Turism AB** anser att vid indelningen av olika vägtyper och tågbanor så bör begreppet ”näringsliv” även i realiteten inkludera besöksnäringen och ”persontrafik” inkludera besökarens resor.

Länsstyrelsen Östergötland tycker att trafikplaneringen behöver ett livsmedelsstrategiskt perspektiv. I planeringen för enskilda objekt behöver Trafikverkets processer inkludera samråd med lantbrukare (inte bara markägare) för att säkerställa rimliga förutsättningar för jordbruksnäringens behov.

Sjöfartsverket tillstyrker idén om att flytta planprocessen i tid.

Trafikanalys avråder från att bredda infrastrukturprocessen till att omfatta andra styrmedel och åtgärder än vidmakthållande och utveckling av transportsystemet. **Svensk Kollektivtrafik** avvisar Trafikverkets förslag om att ansvaret kring processen för andra åtgärder än infrastruktur placeras hos Trafikverket. De anser att processansvaret ska placeras hos myndigheten Trafikanalys i samarbete med Naturvårdsverket och att de ska avrapporteras direkt till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. **Region Värmland** anser däremot att planeringsprocessen borde breddas till att även omfatta skatter, avgifter, lagar och regler. **Örebro kommun** välkomnar breddningen av planeringsprocessen men anser att regeringen behöver utreda, genomföra förändringar och ge fler myndigheter i uppdrag att arbeta för att skapa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

4.2.1 Omprövning av objekt i nationell plan

LRF, Länsstyrelsen i Hallands län och **Länsstyrelsen Värmland** välkomnar regelbundna planrevideringar som möjliggör omprövning av beslutade projekt. **Länsstyrelsen Dalarna** och **Länsstyrelsen Västra Götaland** delar uppfattningen i Trafikverkets förslag att ännu ej byggstartade objekt ska kunna omprövas. Dock anser **Länsstyrelsen Västra Götaland** inte att en omprövning ska göras utifrån vad som beräknas vara samhällsekonomiskt lönsamt enligt ASEK. **Konjunkturinstitutet** ser positivt på att kunna ompröva objekt om kostnaderna för projektet ökat kraftigt.

Jernhusen AB håller med om att kontinuerligt se över projektportföljen är en del av den löpande verksamheten och i sig är det normalt att det uppstår fall då man tänker om. De anser dock att det bör åligga Trafikverket att föra en kontinuerlig och öppen dialog kring sina beslutsprocesser för att undvika att externa parter plötsligt drabbas av stora förgävesprojekteringskostnader eller förlorade nyttor när Trafikverket ändrar tidigare planer.

Mälardalsrådet, Region Stockholm, Storsthlm, Stockholm Nordost, Stockholms stad samt **Södertörns kommunerna** med flera lyfter att kommuner, regioner och andra aktörer behöver kunna lita på att staten håller löften och avtal. Den nationella planen behöver skapa kontinuitet och ge tydliga planeringsförutsättningar. En förutsättning för detta är att kriterier och samhällsnyttor definieras i samråd med kommuner och regioner. I de fall objekt omprövas är det av yttersta vikt detta görs i dialog och med tydliga ramverk och urvalskriterier för att skapa rimliga planeringsförutsättningar. **Länsstyrelsen Örebro län** är positiva till att ”lagt kort ligger” principen ses över men vill påtala vikten av samverkan vid en eventuell planrevidering, där kommuner, regioner, länsstyrelser och andra berörda myndigheter får chansen att yttra sig. **Länsstyrelsen Blekinge** och **Länsstyrelsen Kalmar län** betonar att omprövningen bör föregås av stor transparens och en analys av den regionala nyttan av projektet, inte endast den nationella och samhällsekonomiska nyttan. **Stockholms stad** anser att det är mycket märkligt att Trafikverket i inriktningsunderlaget inte nämner samverkan med kommunerna i frågan om omprioritering av objekt i nationell plan.

Region Uppsala välkomnar inriktningen för en planeringsprocess där objekt ska kunna omprövas utifrån deras bedömda samhällsnytta. Regionen

vill samtidigt framhålla att långsiktighet krävs för att aktörer ska våga göra investeringar kopplade till planerade infrastrukturinvesteringar.

Länsstyrelsen i Kalmar län och **Länsstyrelsen Kronoberg** är också positiva till att projekt kan komma att omprövas men påpekar att det även skapar en stor osäkerhet vilket även **Handelskammaren Jönköpings län** håller med om. Handelskammaren Jönköpings län anser att det försvårar beslut och **Region Kronoberg** ser att den långsiktiga planeringen försvåras. **Västerviks kommun** ser det som problematiskt att namngivna objekt i planen kan komma att omprövas då det skapar osäkerhet och försvagar planens förutsägbarhet och legitimitet.

Östsvenska Handelskammaren påminner om näringslivets behov av stabila planeringsförutsättningar, det behöver vara betydligt längre än tre års sikt. **Region Kronoberg** betonar att det är extremt fel och skadligt för samhällsplaneringen att åtgärder som ligger mellan år 7–12 kan plockas bort. Därav anser de att det är viktigt att Trafikverket behåller de beslutade namngivna åtgärderna. Däremot behöver de namngivna åtgärderna ha uppnått en bättre mognadsgrad eller att de åtgärder som endast ska utredas inte läggs in i den nationella planen. **Länsstyrelsen Jönköpings län** ser att det är problematiskt att lyfta ur objekt på grund av lägre nyttor, vilket **Region Jönköpings län** instämmer i, då detta leder till ökad oförutsebarhet och försvårade planeringsförutsättningar för bland annat kommuner. **Karlstads kommun** anser att det är bekymmersamt att tidigare namngivna objekt eller nya icke namngivna objekt riskerar att exkluderas.

Mellansvenska Handelskammaren ser med oro på att vissa investeringar kan skjutas upp eller inte påbörjas, baserat på olika prognoser och befolkningsunderlag som inte återspeglar det faktiska produktionsvärdet. De anser även att infrastrukturplaneringen bör vara mer förankrad i verkligheten och ta hänsyn till näringslivets behov vid omprövningar av objekt och nya investeringar.

Länsstyrelsen Skåne ser det som positivt att regeringen öppnar för omprövning av objekt som inte påbörjats, men problematiserar att omprövning enbart lyfts utifrån ett objekts kostnader och inte utifrån dess syfte och konsekvenser. De understryker även vikten av att Trafikverket behöver se över när och hur avtals skrivs.

Regionsamverkan Sydsverige och **Region Blekinge** lyfter att staten behöver ha en bättre dialog med berörda aktörer vid omprövning av enskilda objekt och större transparens från staten inför regeringens återkommande byggstartsbeslut. Vidare menar de att det behövs återkoppling och redovisning från staten kring de motiv, övervägande och ställningstaganden som gjorts avseende de projekt som inte ryms i de långsiktiga infrastrukturplanerna.

Region Kalmar län föreslår att se över i vilken fas som avtal skrivs med andra intressenter för att minska uppfattningen av att ett objekt är lovat i plan. De anser vidare att Trafikverket själva måste se över hur man väljer att agera gentemot främst kommun och region vid dialogen kring objekt aktuella för nationell plan.

AB Volvo välkomnar Trafikverkets förslag om att i ett tidigt skede kunna ta ut investeringar ur planen, om det visar sig att kostnaderna är högre eller nyttorna lägre än enligt de första beräkningarna. Samtidigt är det viktigt att eventuell omprövning av projekt görs i ett systemperspektiv och att Trafikverket tydligt och transparent kommunicerar var i beslutsprocessen dessa befinner sig i.

Kristinehamns kommun välkomnar omprövning, prioritering av projekt och en förbättrad process. Utöver det efterfrågas en mer transparent modell för prioritering av åtgärder som en ytterligare del av lösningen. **Region Örebro län** är positiva till omprövning men lyfter att det är viktigt att regionala nyttor synliggörs och att stråkperspektiv tas i beaktande vid omprioritering. **Örebro kommun** lyfter att, i samband med omprövningar och förändringar i planeringssystemet, så är det viktigt att det förankras med regioner och kommuner. **Region Västmanland** är också positiva till omprövning av objekt, men lyfter aspekten att det är en svår balans då kommunerna är i behov av långsiktig planering. De ser därför att det är av stor vikt att processen tydliggörs samt att det finns en transparens kring hur och när beslut tas, motiveringar till beslut samt vilka prioriteringskriterier som används.

Kungliga Automobil Klubben (KAK) är positiva till att de få projekt som i planeringsskedet blir dyrare senareläggas eller fasas ut. De ställer sig frågan om Trafikverket klarar att agera grundvakt mot denna typ av projekt och kanske är det dags att överväga en annan planeringsmodell framöver.

Västerås kommun lyfter att det blir viktigt att beakta möjligheterna att etappindela mer när objekt omprövas.

Byggföretagen anser att Trafikverket bör ges möjlighet att ompröva projekt inom gällande (och kommande) plan i ett skede då det fortfarande är möjligt att ändra utformning eller låta projekt utgå ur planen utan att betydande kostnader uppstår. Utgående projekt ska kunna ersättas av andra, mer samhällsekonomiskt lönsamma, projekt. Detta eftersom samhällsekonomisk effektivitet bör vara utgångspunkten i infrastrukturplaneringen, för att maximera samhällsnyttan av skattemedlen.

Nybro kommun lyfter att inriktningsunderlaget bör förtydligas vad gäller uppdelningen av pågående, bundna och obundna objekt. Kommunen menar på att flera objekt i nationell plan omfattas av ett medfinansieringsavtal och räknas som obundna vilket inte framgår av skrivningarna. Även **Uppsala kommun** anser att inriktningsunderlaget är otydligt kring status för avtalad namngiven investering. De ser det som oacceptabelt då parterna tagit på sig stora åtaganden och juridiskt bindande avtal finns. **Gävle kommun** efterfrågar förtydligande kring hur åtgärdsplaneringen ska förhålla sig till de avtalade punkterna rörande infrastruktur som reglerats i redan tecknade avtal. De lyfter vidare att de förutsätter att regeringen kommer att fullfölja sin del av juridiskt bindande avtal och att bundna objekt inte kan eller ska likställas med andra objekt som saknar avtal. **Handelskammaren Mittsverige** lyfter att det finns en enorm otydlighet när en industriinvestering eller etablering är tillräckligt mogen och trovärdig för att tas med i kalkylen och bli ett argument för prioritering i infrastrukturplanen. **Länsstyrelsen Gävleborg** lyfter att det inte framgår om avtal ingår i bundna objekt och anser att det är bekymmersamt om avtalen inte ingår då det skulle kunna innebära att staten som en av avtalsparterna kommer att få svårt att fullfölja sin del av överenskommelsen. **Region Gävleborg** lyfter att det är av stor vikt att bundna objekt genomförs. De menar på att om nyinvesteringar dras ner till väldigt låga nivåer, skulle det kunna få konsekvensen att staten som en av avtalsparterna kommer att få svårt att fullfölja sin del av överenskommelsen.

Länsstyrelsen Stockholm och **Mälardalsrådet** förutsätter att planerade och pågående investeringar i Stockholms län enligt gällande plan för transportinfrastruktur 2022–2033 genomförs. **Region Halland** anser att de

åtgärder i nu gällande plan bör genomföras som tänkt och framför att det inte är acceptabelt att viktiga pågående objekt skjuts framåt i tid. **Region Blekinge** står fast vid att de objekt som finns med i nuvarande nationell plan måste genomföras utan större förändringar. De menar på att trovärdigheten för den nationella planen riskerar att undermineras när beslutade objekt plötsligt förändras eller plockas bort på grund av felaktiga kostnadsbedömningar i ett tidigt skede. **Svensk Sjöfart** utgår från att sjöfartens projekt i plan fortgår som beslutat.

Infram instämmer kring omprövning av projekt, men anser också att det är viktigt att de bedömningsmodeller som används bör ses över i sin helhet. De lyfter vidare att risken att näringslivsaktörer på grund av dålig transportinfrastruktur väljer att flytta verksamheten till andra länder med bättre förutsättningar måste vägas in i bedömningsmodellerna.

4.2.2 Samhällsekonomisk lönsamhet

Tillväxtverket står bakom tanken om att samhällsekonomiska bedömningar är bra som vägledande beslutsunderlag, men de kalkyler som idag nyttjas leder inte mot de politiska målsättningar som finns. Tillväxtverket anser inte att Trafikverkets basprognos är lämplig som utgångspunkt för inriktningen av planeringen då den inte styr mot mål om en hållbar utveckling.

Tillväxtverket ser en risk att kalkylmodellens begränsningar blir styrande för utfallet. **Svensk Kollektivtrafik** anser att de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna måste reformeras. De föreslår att ge flera statliga myndigheter i uppdrag att göra en översyn av de samhällsekonomiska kalkylerna och trafikprognosmodellerna. **Region Västmanland** anser att kalkylerna som beräknar samhällsekonomisk lönsamhet bör utredas vidare.

Tillväxtverket menar att om samhällsekonomiska bedömningar ska väga tungt måste de bidra till en framtid som är hållbar, önskvärd, politiskt beslutad och värdesätter synergier och samplanering.

Länsstyrelsen Blekinge efterlyser även en bredare analys än vad som anses vara samhällsekonomiskt lönsamt, som innefattar hur projektet svarar mot de transportpolitiska målen och hur de kan nås så effektivt som möjligt.

Vidare anser de att Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (ASEK) inte är en lämplig bedömningsgrund för projektets lönsamhet vid ej byggstartade projekt, då metoden inte styr mot de transportpolitiska målen. **Länsstyrelsen Kalmar län** instämmer i att metoden ASEK är ineffektiv för att nå politiska mål och föreslår ett arbetssätt som i

stället utgår från att de politiska målen *ska* nås till minsta kostnad bör vara grunden för planeringen. **Länsstyrelsen Kronoberg** håller med om att ASEK är ett grundläggande hinder då metoden inte i tillräcklig grad bidrar till måluppfyllelse. Länsstyrelsen anser att ASEK snarare är användbar när liknande åtgärder behöver vägas mot varandra och föreslår kostnadseffektivitetsanalyser för uppfyllnad av politiska mål. Även **Länsstyrelsen Västra Götaland** instämmer att ASEK behöver ersättas med en kostnadseffektivitetsanalys. **Länsstyrelsen Skåne** anser att ASEK ger fördelar för privatbilism och vägtransporter gentemot järnvägstrafik samt att analysverktyget inte är transportneutralt.

Diskonteringsräntan på 3,5% menar **Länsstyrelsen Blekinge** är hög och motverkar därför långsiktigt hållbara val, det sättet att räkna är inte förenligt med generationsmålet. **Länsstyrelsen Kalmar län** och **Länsstyrelsen Örebro län** lyfter samma aspekt. **Länsstyrelsen Västra Götaland** instämmer och adderar att diskonteringsräntan även är oförenlig med klimatlagen. **Länsstyrelsen Kronoberg** ser också diskonteringsräntan som en försvårande aspekt och menar på att analysverktyget inte bidrar till att uppfylla klimatmål, nationella miljömål samt förstärker strukturer som bidrar till ojämlikhet och ojämställdhet. **Länsstyrelsen Blekinge** och **Länsstyrelsen Västra Götaland** har liknande synpunkter.

Moderaterna och Kristdemokraterna i Värmdö framhåller vikten av återupprättandet av den tidigare transportpolitiska principen om samhällsekonomisk lönsamhet där objekten i högre utsträckning ska ha en positiv nettonuvärdeskvot (NNK). De ser det som grundläggande att varje generation ska bära sina egna kostnader, bejakar att olönsamma projekt inte övertecknar framtida planperiod och efterfrågar omprioriteringar.

Sydsvenska Industri- och handelskammaren anser att NNK driver upp kostnader och menar på att det som mest påverkar en NNK-beräkning av enskilda investeringar inte är kostnader i projektet per se, utan hur projektet avgränsas geografiskt, det vill säga vilken sträcka kalkylen baseras på. Väljs tillräckligt korta avsnitt kan det ge hög avkastning på enskilda byggprojekt, men de menar att det inte kommer ge intäkter på systemnivå.

Tillväxtverket hade gärna sett ett tydligare resonemang kring samhällsnyttan av att prioritera underhåll. I rapporten skriver Trafikverket att man även bör avbryta påbörjade projekt som är samhällsekonomiskt olönsamma. Samtidigt

förs argumentet att det generellt är lönsamt att underhålla och prioritera existerande infrastruktur. Implicit medför det att alla genomförda projekt blir samhällsekonomiskt lönsamma vid dess slutförande, oberoende av vad nyttokalkylen indikerade före genomförandet. Tillväxtverket hävdar att det alltså finns en alternativkostnad för underhåll som inte diskuteras.

Länsstyrelsen Södermanlands län anser att den analys som ligger till grund för fördelning av den ekonomiska planeringsramen bör väga in samhällsekonomisk nytta med ökad mobilitet för personer utanför arbetsmarknaden, samt landsbygdsföretagens förutsättningar.

Länsstyrelsen Jönköpings län anser att det finns ett behov av att komplettera de samhällsekonomiska beräkningarna med en analys av hur de förhåller sig till miljömålen. **Klimatkommunerna** anser att de samhällsekonomiska modellerna misslyckas i att beakta de stora samhällsekonomiska vinsterna med ett ökad cyklande och minskat bilåkande. Detta anser även **Svenska cykelstäder** som påpekar att 6 av 10 resor i Sverige kan ske på cykel under 15 minuter.

Tillväxtverket är oroliga att Trafikverkets fokus på basprognosen och nyttjandet av sina samhällsekonomiska kalkyler som främsta underlag för prioriteringar riskerar att göra i princip alla järnvägssatsningar i hela landet olönsamma och att det inte styr mot ett transporteffektivt samhälle.

Swedtrain anser att samhällsnyttan inklusive icke prissatta effekter bör ha högre prioritet i åtgärdsplaneringen och att dagens samhällsekonomiska kalkyler brister framför allt när det kommer till de positiva effekterna som en välfungerande järnväg har på den framtida utvecklingen av samhället. I relation till detta föreslås det att kalkylmodellerna ses över samt att lönsamma åtgärder prioriteras. Även **Tåg företagen** anser att modellerna behöver ses över, då kopplat till att det behövs nya strukturer och styrmodeller för effektiv och förutsebar infrastrukturplanering.

Europakorridoren poängterar relaterat till detta, att samhällsekonomiska analyser inte inkluderar transportåtgärders effekter på den regionala ekonomin. Genom att skapa koppling mellan infrastrukturinvesteringen och kommunal/regional planering skapas förutsättningar för dynamiska processer och värden som inte inkluderas i den samhällsekonomiska kalkylen. **Nya Ostkustbanan** har visat att metoderna för kalkyler som Trafikverket använder har stora brister och att modellerna kraftigt underskattar systemeffekterna av att bygga ut sammanhängande stråk.

Skogsindustrierna vill att de samhällsekonomiska kalkylerna utvecklas med avseende på godstransporters nytta. **Sveriges Ingenjörer** menar att de samhällsekonomiska kalkylmodeller som används vid infrastrukturinvesteringar inte tar tillräcklig hänsyn till kostnader förenade med att godset blir försenat eller potentialen i ett förädlingsvärde utan bara varuvärdet. Detta leder till att godsets värde underskattas och investeringar som gynnar gods systematiskt undervärderas.

Region Stockholm bedömer att det finns behov av att metodutveckla de samhällsekonomiska analyserna för att bättre fånga kollektivtrafikens nyttor i samband med genomförandeplaneringen.

Svensk Turism AB och **Visita** menar att spetsigare verktyg behöver utvecklas för en mer rättvisande bild av vissa prioriteringars samhällsekonomiska effekter där det samlade värdet av turistresandet bättre kan jämföras med till exempel värdet på transporterade varor.

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva anser att om transportinfrastruktur ska fungera i hela landet kommer åtgärder inte alltid vara samhällsekonomiskt lönsamma. Om investeringar i landsbygder ställs mot investeringar i städer kommer de alltid att gå förlorande ur de samhällsekonomiska kalkylerna.

Seko anser att samhällsinvesteringar i form av infrastruktur inte bör ses som om de vore ämnade att bara vara optimerade för trafikflöden i det korta tidsperspektivet. De utgör även grund för långsiktiga näringslivsinvesteringar och samhällsplanering där bland annat beredskapsperspektivet ingår. Robusthet och reservkapacitet som möjliggör nyttjande av transportinfrastrukturen även i händelse av kris eller krig är även det mycket värdefullt och ingår till synes inte i samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler.

4.2.3 Storstadsregionernas planeringsförutsättningar

Region Stockholm, Stockholm Nordost, Stockholms stad och **Storsthlm** med flera anser att storstadsregionernas förutsättningar behöver synliggöras bättre, planeringsförutsättningarna skiljer sig ofta från resten av Sverige. Ansvaret för investeringsbehov kan sällan bäras av enskilda aktörer i storstadsregioner. Modeller för nationell finansiering behöver anpassas till samverkanslösningar. **Region Stockholm** menar att det i Stockholms län är andra perspektiv än just restidsvinster som är de betydande effekterna av

nyinvesteringar. För kollektivtrafik exempelvis eftersträvas förbättrad trängsel, punktlighet och ökad tillgänglighet. **Region Skåne** anser att kommande nationella plan behöver ha en särskild finansiering och innehålla en särskild riktad pott för storstadsåtgärder.

4.2.4 Planering av cykelvägar

Region Kronoberg tycker det är anmärkningsvärt att byggande av cykelväg i princip kräver lika mycket planering och underlag som byggandet av en motorväg. **Region Skåne** belyser också denna aspekt och lyfter att cykel bör ses som ett eget trafikslag för att förenkla planprocessen och genomförandet av nya cykelvägar. **Region Uppsala** anser att Trafikverket ska möjliggöra för kommuner att få planerings- och genomförandeansvar för cykelvägar utefter statlig väg som anläggs inom den egna kommuner inom ramen för länsplanen. Kraven som ställs vid anläggande av statlig cykelväg behöver förändras så detta kan göras mer effektivt.

Svenska cykelstäder vill att man ger Trafikverket tydligare direktiv att styra mot ett hållbart transportsystem och att Sverige behöver anta de nationella cykelmål som ligger på regeringens bord.

Danderyds kommun, Järfälla kommun, Region Stockholm, Stockholm Nordost, Stockholms stad och **Storsthlm** efterfrågar satsningar på cykling och kollektivtrafik, vilket i högre utsträckning behöver ske genom nationell plan och inte enbart genom statlig medfinansiering från länsplanerna och kommunal planering. **Region Sörmland** anser också att förutsättningar för cykel och kollektivtrafik måste utvecklas. Regionen anser att Trafikverket nämner viktiga förändringsförslag kopplat till cykeltrafiken men det är inte tillräckligt.

Landskrona stad lyfter att främjande av transporter med cykel behöver utvecklas i samarbete mellan kommunala, regionala och nationella aktörer. Enligt **VTI** visar forskning att kommuner efterfrågar bättre samarbete med Trafikverket i frågor om cykling och att myndigheten prioriterar för lite tid och resurser för detta.

Länsstyrelsen Örebro län saknar förslag om större investeringar för cykeltrafikens långsiktiga lösningar för att skapa tillgänglighet och mobilitet på landsbygden.

Region Uppsala anser att väglagen är föråldrad och menar att en modernare lagstiftning skulle skapa större möjligheter att arbeta transportövergripande. **Region Dalarna, SKR** och **Västra Götalandsregionen** efterlyser en ändring av väglagen för att möjliggöra byggande av cykelvägar längs statliga vägar utan direkt koppling till biltrafik med hjälp av statliga medel. **Svensk Cykling** anser att det behövs ändring i väglagen för att möjliggöra anläggning av friliggande statliga cykelvägar. **Region Gävleborg** anser detsamma för gång- och cykelvägar.

Region Örebro län anser att regeringen bör underlätta byggandet av regionala cykelvägar med minskade kostnader och ett effektivare planskede och att väglagen bör ändras för att möjliggöra det, då den är en begränsning idag. **Klimatkommunerna** saknar i underlaget en ändring i väg- och anläggningslagen som tillåter Trafikverket att bygga friliggande statliga cykelvägar. **Svenska cykelstäder** vill se att förslaget för att tillåta friliggande statliga cykelvägar läggs fram i samband med kommande infrastrukturproposition.

Region Gävleborg ser även att det måste bli enklare och billigare att bygga gång- och cykelvägar samt att man bör se över möjligheten att bygga denna typ av statlig infrastruktur utanför vägområdet. **Region Uppsala** saknar förslag som förenklar byggande av gång- och cykelinfrastruktur. **Västra Götalandsregionen** saknar information om hur cykelinfrastrukturen ska integreras som en naturlig del av transportsystemet. **Länsstyrelsen Skåne** anser att cykelinfrastrukturen behöver prioriteras, ur såväl ett robusthetsperspektiv, som valfrihetsperspektiv, rättviseperspektiv och barnperspektiv.

För att främja ökad cykling framhäver **Region Stockholm** och **Storsthlm** med flera att det är angeläget att undanröja hinder för att bygga ut cykelvägar med finansiering genom nationell plan eller länsplan. Bland annat krävs förändringar så att Trafikverket kan bygga statlig cykelinfrastruktur oavsett plantillhörighet. Trafikverkets juridiska tolkning av väglagen, som gör att statliga cykelvägar inte kan byggas frikopplat från befintlig infrastruktur, behöver ses över. **Region Västmanland** anser också att det krävs en översyn av nuvarande regelverk kring det funktionella sambandet för att kunna bygga statliga cykelvägar på ett mer kostnadseffektivt sätt.

Cykelfrämjandet anser att inriktningsunderlaget på flera punkter inte svarar på frågor som skulle beaktas eller redovisas enligt regeringens direktiv. Ett viktigt syfte med inriktningsunderlaget är vilka ekonomiska ramar som behövs för att nå de transportpolitiska målen. Cykelfrämjandet uttrycker att när de läser vad Trafikverket vill göra för cykling saknar de svar på frågor om vad som behövs för den infrastruktur som cyklister saknar. Både på det kommunala och statliga vägnätet.

Länsstyrelsen Kronoberg anser att underhåll av gång- och cykelvägar är ett viktigt område att prioritera. **Arbetsgruppen för Bohusbanan** föreslår att Trafikverket årligen borde redovisa hur många mil gång- och cykelväg som anlagts. **Länsstyrelsen Örebro län** lyfter att förbättringar av gång- och cykelrestider har god potential att minska de generaliserade reskostnaderna och därmed öka tillgängligheten.

STF lyfter att en satsning på cykelturism innebär att man går utöver den upprustning av befintlig infrastruktur som pekas ut i inriktningsunderlaget och även innefattar nybyggnation av helt nya cykelleder.

Region Gävleborg anser att staten behöver ta större ansvar kring säkra gång- och cykelvägar samt planskilda passager över/under statlig väg. De lyfter vidare att staten behöver öka sitt åtagande och skapa trygga och ändamålsenliga cykelstråk längs det statliga vägnätet och mellan kommunerna.

Region Skåne föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla en organisation kring snabba cykelstråk nationellt. **Region Uppsala** anser att det på nationell nivå ska finnas ett arbete för ett nationellt cykelvägnät.

Cykelfrämjandet anser att länsplanerna behöver ha öronmärkta pengar som en morot för kommuner att söka för att börja bygga ut ”snabba cykelstråk” (som finns i den nationella cykelstrategin), under förutsättning att kraven på utformning följs. **Region Örebro län** föreslår att Trafikverket behöver teckna avtal med enskilda väghållare för utveckling av regionala cykelstråk.

Svensk Turism AB anser att det behövs ökad insikt om besökares behov jämfört med arbetspendlare vid planering av cykelleder. **STF** menar vidare att nya regionala och nationella cykelvägar behöver kunna tas fram med kortare ledtider än dagens planerings- och genomförandeprocesser.

4.2.5 Se över processen för att hantera Försvarmaktens behov

Mälardalsrådet anser att finansiering av Försvarmaktens behov behöver ske i särskild ordning, utanför nationell plan. Finansieringsansvaret för investeringar knutna till såväl försvar som beredskap måste förtydligas. Så långt det är möjligt behöver det finnas en transparens och dialog kring olika gränsdragningsfrågor samt satsningar på civil beredskap.

Svensk Kollektivtrafik, Trafikanalys och **Örebro kommun** instämmer med bedömningen att finansiering av Försvarmaktens behov behöver ske i annan ordning om hela, eller övervägande delen av, åtgärden motiveras av försvarsskäl. **Länsstyrelsen Gävleborg** anser att infrastrukturåtgärder som kan kopplas till det nationella behovet av ökad militär rörlighet i första hand bör finansieras med alternativa medel till nationell plan. **Sundsvalls kommun** delar Trafikverkets syn på Försvarmaktens behov och att de inte bör inskränka på den ordinarie budgeten. **Handelskammaren Mälardalen** önskar en tydligare beskrivning av hur de totala medlen kan användas på ett adekvat och resurseffektivt sätt för att delvis täcka upp både civilinfrastruktur samtidigt som delar av Försvarmaktens behov kan säkerställas.

Trafikanalys ser också att det finns ett behov att utreda hur infrastrukturplaneringsprocessen kan utvecklas så att den tar hänsyn till Försvarmaktens behov av infrastruktur samtidigt som den blir mer transparent men även skyddar uppgifter som är känsliga av försvarsstrategiska skäl.

Försvarmakten anser att Trafikverket i den långsiktiga planeringen för utvecklingen av transportsystemet och i planeringen inte tillräckligt har beaktat totalförsvarets krav i enlighet med vad som anges i förordning 2022:524.

Försvarmakten anser att framtagandet av den långsiktiga infrastrukturplanen i högre utsträckning behöver beakta att Sverige är allierad i Nato. I det fortsatta arbetet bistår Försvarmakten gärna med att förtydliga de behov som följer av nationella- och Natos operationsplaner.

4.2.6 Förutsättningar för användning av fyrstegsprincipen

Mälardalsrådet, Region Stockholm, Stockholm Nordost, Stockholms stad och **Storsthlm** föreslår att det bör utfärdas direktiv som gör det möjligt

för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder. Fyrstegsprincipen är vägledande för svensk transportplanering men saknar systematiska arbetsätt och finansiering för att påverka efterfrågan (steg 1) och val av transportsätt samt åtgärder som bidrar till ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2). **SKR** anser att det behövs ett ändrat förhållningssätt och tillämpning av fyrstegsprincipen där även finansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder i större utsträckning kan ske via statliga medel. **Stockholms stad** betonar att denna fråga ökar i betydelse när stadsmiljöavtalen fasas ut, då dessa avtal har fyllt en viktig roll i att finansiera steg 1- och steg 2-åtgärder. **Region Västmanland** efterfrågar regeländringar och ställningstagande för att kunna nyttja medel till steg 1- och steg 2-åtgärder och anser därför att regeringen behöver ge Trafikverket i uppdrag att aktivt arbeta för att steg 1 och 2 genomförs. **Svensk Kollektivtrafik** vill se förändringar som möjliggör statlig finansiering av steg 1- och 2-åtgärder, både från den nationella planen och länsplanerna. **Länsstyrelsen Skåne, Länsstyrelsen Södermanlands län, Region Örebro län** och **Regionsamverkan Sydsverige** anser att regeringen bör möjliggöra finansiering av steg 1- och 2-åtgärder med länsplanerna. **Länsstyrelsen Skåne** anser att Trafikverket behöver ges mandat över dessa åtgärder för att kunna driva en transporteffektiv planering.

Region Uppsala menar också att Trafikverket måste ges uppdraget att arbeta aktivt med och ta ansvar för steg 1- och steg 2-åtgärder. Det handlar dels om ökade anslag för mobilitetsåtgärder i nationell plan, dels om förändrade regelverk och förordningar som idag inte möjliggör finansiering av icke-fysiska åtgärder. **Region Skåne** och **Region Uppsala** ser att en ändring i förordningen om statlig medfinansiering behövs så att bidrag till icke-fysiska åtgärder medges i förhållande till att det finns många kostnadseffektiva åtgärder som klassas som steg 1- eller steg 2-åtgärder. Ändringen behöver även möjliggöra användning av steg 1- och steg 2-åtgärderna i de regionala planerna. **Västra Götalandsregionen** anser att en regeländring kring fyrstegsprincipen och steg 1- och steg 2-åtgärderna behövs.

Sydsvenska Industri- och handelskammaren anser att bland annat fyrstegsprincipen driver upp kostnader. De menar på att fyrstegsprincipen är tillämpligt för situationer där man inkrementellt kan utveckla en befintlig anläggning och att inkrementell tillväxt uppmuntrar många små förbättringar, vilket gör att ställkostnader drivs upp totalt sett.

WWF och **Region Uppsala** menar att steg 1- och steg 2-åtgärder är viktiga. **Region Uppsala** anser att de bidrar till att nå klimatmålen och att medel för detta ska prioriteras både i nationell plan och länsplanerna. **Region Västmanland** saknar en analys av vilken effekt steg 1- och 2-åtgärder samt andra åtgärder för ett transporteffektivt samhälle skulle ha på de transportpolitiska målen och klimatmål.

Cykelfrämjandet anser att man bör öka finansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder, och ser att en rimlig målnivå är att över tid bygga upp mot att tio procent av den nationella budgeten direkt eller indirekt genom kommuner och regioner ska gå till cykelsatsningar. Så ser det redan ut i flera europeiska länder och Cykelfrämjandet ser inga skäl till att inte Sverige också borde sälla sig till den skaran.

4.3 Produktivitet

LO anser att det produktivetsarbete som Trafikverket nu gör är mycket viktigt, och behöver stärkas ytterligare. **Trafikanalys** ser att planerings- och upphandlingsområden som lyfts för ökad produktivitet i inriktningsunderlaget ligger väl inom Trafikverkets mandat och nuvarande uppdrag att förbättra.

Trafikanalys rekommenderar en konsekvent strategi och sammanhållen uppföljning av upphandling som styrmedel för planperioden 2026–2037.

Trafikanalys ser det som positivt att Trafikverket utvecklar sina arbetssätt för att minska trafikpåverkan och öka reinvesteringstakten. Det är även positivt att förändrade arbetssätt kan sänka kostnaden för att införa ERTMS.

Trafikanalys anser att utpekade områden, såsom spårbyten och reinvestering i elkraftsanläggningen, saknar en analys av eventuella hinder för förverkligade potentialer för ökad produktivitet eller vilken aktör som är ansvarig. Det är därför svårt att bedöma vad regeringen bör vidta för åtgärder med anledning av iakttagelsen att potentialerna är stora.

Swedtrain och **Tåg företagen** föreslår att information om järnvägsanläggningens skick bör tas fram med hjälp av digitalisering. Detta kan uppnås genom att använda sensorteknik och kunskapsinhämtning, främja datadelning, digitala tvillingar samt kunskap om komponenter.

Genomgående tycker **Swedtrain** att det är viktigt att innovativ teknik släpps in.

Vy tåg AB anser att underhållet kan ske mer effektivt med moderna anläggnings- och underhållsmaskiner, och Trafikverket bör se över hur bättre förutsättningar kan skapas för underhållsentreprenörer att införskaffa dessa. De anser även att effektivare övervakning av transportsystemet behövs för att identifiera behov av förebyggande och avhjälpande underhåll. **Länsstyrelsen Örebro län** lyfter att oavsett entreprenörers incitament att minska trafikstörningar är det viktigt att ligga steget före i reparation och underhåll, då det underlättar planering och minskar olägenheter för resande.

Genomförandet av beslutade utbyggnader för stora investeringar i järnvägen är för långsam i förhållande till behoven för att säkerställa pendlingsbehoven och godstrafiken, anser **stambanan.com**. Ett omtag behöver därför göras för planering och genomförande. **LKAB** understryker behovet av ett tydligt ledarskap för att hantera ökade underhålls- och investeringskostnader inom järnvägsinfrastrukturen. Det krävs en balanserad strategi som möjliggör för både underhåll och ett obrutet trafikflöde, vilket ställer höga krav på planering, kommunikation och teknologisk innovation inom järnvägssektorn.

Svensk Kollektivtrafik anser att det är viktigt att minska överbokningen av tåglågen för underhållsåtgärder, att Trafikverket utvecklar sina upphandlingar, ökar beställarkompetensen, ser över planeringen av åtgärder och ökar förmågan att godkänna nya produktionsmetoder, för att öka produktiviteten.

Svenska Regionala Flygplatser föreslår att regeringen tittar närmare på möjligheterna att till exempel låta temporär allmän trafikplikt, i kombination med utökad upphandlad busstrafik, tillfälligt ersätta enskilda järnvägssträckor som då på ett ordnat och grundligt sätt kan restaureras. Detta borde testas för att, i kombination med ersättningsbussar, tillfälligt ersätta trafik, när underhåll och reparation sker på enskilda järnvägsspår. Krav om både fossilfria flyg- och bussförbindelser går att ställa idag.

4.4 Leverantörsmarknad och innovation

Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer och **Byggföretagen** trycker på vikten av att ha en konkurrensutsatt marknad för järnvägsunderhållet, då

en stor del av effektivitetsvinsterna skulle försvinna om Trafikverket utför framtida järnvägsunderhåll i egen regi. Diskussionen om ett återförstatligande av järnvägsunderhållet har gett upphov till en tveksamhet i att investera för entreprenörerna. Vidare är långsiktighet och stabil planering något som kan bidra till effektivt och produktivt järnvägsunderhåll, då vågar entreprenörerna satsa på rekrytering och investering, exempelvis dyra maskiner om de vet att de har uppdrag på flera års sikt. Ett effektivare underhåll kan skapas genom incitament i kontrakten så att entreprenörerna kan satsa på utveckling och innovationer. **2030-sekretariatet** är inte övertygade om att ett återförstatligande av delar som nu privatiserats är rätt väg framåt, men en bättre samordning av dagens fragmentiserade system behöver ske. Detta bör samfällt hanteras i en särskild underhållsplan.

Jernkontoret föreslår att för att öka effektiviteten i arbetet med det eftersatta underhållet, så bör man likt Norge pröva att ge Trafikverket en organisation att jämföra sig med, ett statligt infrastrukturbolag för att skapa sund konkurrens. **Transportföretagen** föreslår en nationell samling för järnvägen med syfte att identifiera och genomföra kostnadseffektiva åtgärder som kan genomföras i närtid.

Länsstyrelsen i Blekinge ser det som positivt att Trafikverket som offentlig beställare ser möjligheter till innovation och måluppfyllelse. **Vinnova** instämmer med Trafikverket i att för att nå en ökad produktivitet krävs förbättrade förutsättningar för leverantörsmarknaden och samtidigt ta tillvara sektorns förmåga till innovation. **Innovationsföretagen** lyfter fram att det är viktigt att det skapas drivkrafter för innovation som mer effektivt kan bidra till att nå det trafikpolitiska målet samt målen för hållbar utveckling i hela värdekedjan. De föreslår att man inför centrala innovationsmedel i syfte att hitta nya, effektiva sätt att möta nya utmaningar och för att möta samhällets behov och förväntningar. **Transportföretagen** anser att Trafikverket måste intensifiera arbetet med att också bli världsledande på att följa järnvägsinfrastrukturens status. Nya arbetssätt och ny teknik måste prövas för ett effektivare underhåll.

Samhällsbyggarna menar att innovationsupphandling är ett av de viktigaste områdena att fortsätta utveckla. **Svemin** anser att innovation och ny teknik bör ges större utrymme i upphandlingsprocesserna. Vidare menar de på att lagstiftning, regelverk och standarder samtidigt måste utvecklas parallellt

med teknikutvecklingen för att stödja innovation utan att kompromissa med konkurrensneutralitet eller säkerhet.

Sveriges Åkeriföretag anser att Trafikverket bör upphandla vinterväghållning med ökat digitalt arbetssätt med rapportering och vägkvalitetsanalys. Den digitala tekniken bör innefatta lastbilars fordonsdata som utför underhållstjänster och standardiserad dataöverföring. När det gäller redovisning av utsläppsdata så anser Sveriges Åkeriföretag att den informationen bör vara digital och med standardiserat gränssnitt så att det möjliggörs för hela försörjningskedjan att arbeta med en standardiserad process för att skapa kvalitet och effektiv hantering av data.

Swedtrain och **Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer** tycker att upphandlingar i större utsträckning behöver baseras på funktionella krav, detta kan leda till möjlighet för innovativa lösningar. **Swedtrain** anser att detta skulle kunna effektivisera underhållet, men samtidigt kräver det att Trafikverket har kompetens på rätt nivå för att kunna godkänna lösningarna. Kopplat till detta föreslår **Swedtrain** följande: Rationaliserade upphandlingsmodeller, tilldela specialuppdrag åt specialister, öka beställarkompetensen, paketera likvärdiga projekt och handla upp dessa tillsammans. Samtidigt vill **Swedtrain** underlätta för internationella leverantörer att delta i upphandlingar samt främja innovationsupphandlingar och utveckla förvaltningsobjekt. För uppföljning av krav inom arbetsmiljö, trafiksäkerhet och miljö så föreslår **Sveriges Åkeriföretag** att krav på Fair Transport eller liknande krav med fördel kan ställas i Trafikverkets upphandlingar.

Svensk handel lyfter vikten av att upphandlingar är effektiva och korrekta redan från början vid långsiktig planering av järnvägsunderhåll, för att undvika ökade kostnader och försenade projekt. **Region Gävleborg** lyfter att i samband med återtagandet av underhållsskulden måste entreprenörer säkerställas och anser att effektivare upphandlingar och en närmare samverkan med entreprenörsmarknaden är rätt väg att gå.

Maskinentreprenörerna föreslår att bryta ner projekten i mindre upphandlingar då det är ett effektivt sätt att öka konkurrensen på leverantörsmarknaden. De lyfter vidare att kraven i upphandlingarna också bör ställas på ett sådant sätt att leverantörer faktiskt kan lämna anbud. De

menar på att formulera krav som anger resultat, effekt och nytta snarare än detaljkrav, främjar det.

LO anser att Trafikverket behöver ta ett större ansvar för att följa upp upphandlingar så att goda arbetsvillkor säkerställs och arbetslivskriminalitet upptäcks och förhindras. **Svenska Transportarbetareförbundet** vill uppmärksamma departementet på planens bristande analys av de stora problem med fusk, social dumpning och illojal konkurrens som vi ser i transportsektorn. Förbundet uppmanar Trafikverket att inkludera skrivelser i inriktningsunderlaget om att säkerställa ordning och reda på svensk arbetsmarknad, värna goda arbetsvillkor med kollektivavtalade löner och arbetsvillkor samt förhindra arbetslivskriminalitet. Förbundet tycker vidare att det är olyckligt att Trafikverket uppmuntrar till att hålla priserna på transporter så nära marginalkostnaderna som möjligt. Förbundet menar att denna inställning bidrar till lönedumpning och kriminalitet i branschen.

Maskinentreprenörerna lyfter att det är viktigt att Trafikverket vid kravställning av entreprenader för upphandling har god insikt i hur marknaden för elektrifierade tunga anläggningsmaskiner ser ut. De menar på att felställda krav som inte går att uppfylla försenar projekten, och gynnar enbart oseriösa aktörer som lovar för mycket i sina anbud.

4.5 Kompetensförsörjning

LO anser att inriktningsunderlaget underskattar utmaningen med kompetensförsörjning. Kraftig utbyggnad av yrkesutbildningar, stärkt kapacitet hos Arbetsförmedlingen och bättre arbetsvillkor i transport- och infrastruktursektorn föreslås.

RISE rekommenderar att samverka mellan myndigheter, näringsliv, universitet, högskolor och institut betonas för att framgångsrikt möta framtidens kompetensbehov.

Svensk Kollektivtrafik anser att Trafikverkets förslag för kompetensförsörjning inte är tillräckliga. De lyfter att yrkeshögskolan har en viktig roll att förse arbetsmarknaden med kompetens och därför är ökat antal utbildningsplatser viktigt. De föreslår därför att genomföra Utredningen om framtidens yrkeshögskolas förslag, bland annat vad gäller att staten bör ta ett större ansvar för yrkeshögskolan. **Svenska Transportarbetareförbundet** håller med Trafikverket om att det behövs ett statligt engagemang

tillsammans med branschen för att säkra kompetensförsörjningen i branschen. Förbundet lyfter erfarenheten om olönsamhet för utbildningsanordnare på grund av låg efterfrågan på utbildningen som en möjlig orsak till bristen på utbildningsplatser. **Sveriges Åkeriföretag** anser att förbättra utbildningarnas kvalitet och att öka yrkenas attraktivitet kräver näringslivets aktiva medverkan. Det krävs dock finansiella förutsättningar för utbildningsanordnare för att kunna behålla och utveckla utbildningar och utbildningsmiljöer.

Region Jönköpings län delar bilden av att kompetensförsörjningen i infrastruktursektorn måste säkerställas. **Handelskammaren Jönköpings län** ser att satsning på kompetensförsörjning behövs för att klara utbyggnaden av infrastrukturen och större arbetsmarknadsregioner. **Region Skåne** delar bilden och lyfter att det är oerhört viktigt för framtiden samt i förhållande till elektrifieringen. **Handelskammaren Jönköpings län** föreslår kompetenscentrum, adressera de gap som finns av specifik kompetens och att göra det attraktivt för ungdomar eller inflyttade. **Region Skåne** ser praktikplatser som en av de viktigaste åtgärderna för att göra yrkena mer attraktiva.

Swedtrain delar underlagets uppfattning om att kompetenssituationen inom järnvägen är mycket kritisk. Kompetensbristen kan delvis adresseras genom en snabbare teknisk utveckling av järnvägssystemet. Personalbehov kan minska på grund av digitala och automatiserade lösningar som: automatic train operator, digitala automatkopplingar, ERTMS, automatiserad insamling av anläggningsdata samt backkameror istället för oskyddade signalgivare. **Tåg företagen** understryker att för att klara det uppdrag som järnvägen har kopplat till samhällsutvecklingen behöver kompetensförsörjningen sättas i fokus. Trafikverkets engagemang för att stötta och säkra sektorns/branschens kompetensförsörjning är välkommet men det är också helt avgörande att detta fokus upprätthålls. **Västra Stambanegruppen** menar att det inte bara finns kompetensbrist inom järnvägen, utan i hela branschen. De välkomnar därför ytterligare satsningar på utbildningsinsatser.

Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer, Swedtrain och **Byggföretagen** ser att frågan kring kompetensbristen måste lösas genom utbildningsmöjligheter i hela landet, en järnvägsteknisk övningsanläggning behöver etableras på en ytterligare plats i Sverige. De föreslår också att järnvägscollege etableras efter pilotprojektet avslutas 2026. **Mälardalsrådet**

och **Svensk Kollektivtrafik** ser också positivt på arbetet med järnvägscollege. Rådet uppmärksammar även kompetensbristen och saknar konkreta förslag på åtgärder i inriktningsunderlaget. **Mälardalsrådet** föreslår att fler övningsanläggningar ska inrättas, de lyfter att regeringen redan nu kan ge Trafikverket i uppdrag och anslag att tillhandahålla en eller flera övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalenregionen. Även **Region Västmanland** föreslår järnvägstekniska övningsanläggningar i Mälardalenregionen och förordar särskilt Tillberga. **Region Örebro län** är också positiv till järnvägscollege och ser gärna att medel avsätts för att bygga övningsanläggningar för järnväg i Hallsberg för vissa utbildningar.

Byggföretagen lyfter att det i rådande läge också är olyckligt att regeringen avser gå vidare med förslaget rörande ett höjt lönegolv för arbetskraftsinvandrare. De menar att det kommer att försvåra för entreprenörerna att tillgodogöra sig all den kompetens som Sverige kommer att behöva om alla stora projekt inom anläggningsbranschen ska fullföljas.

Sjöfartsverket menar att behovet av arbetskraft inom sjöfartssektorn är stort men trenden för till exempel utexaminerade sjöbefäl innebär en minskning över tid. Att rekrytera lotsar är särskilt utmanande, vilket i framtiden lär öka på grund av det låga antalet utexaminerade från sjöbefälsskolorna. Satsningar gällande utbildning och andra åtgärder för att vända denna kritiska trend är därför viktiga frågor att lyfta i inriktningsunderlaget.

Länsstyrelsen Västra Götaland anser att inriktningsunderlaget inte bidrar till att nyttja potentialen i förbättrade pendlingsmöjligheter och arbetsmarknadsregioner i kompetensförsörjningen. **Arbetsgivarverket** anser att generellt förbättrade pendlingsmöjligheter är av stort värde för att vidga arbets- och bostadsmarknader och underlätta matchningen mellan jobb och arbetstagare, vilket underlättar den statliga kompetensförsörjningen. **Infram** lyfter att pendlingsmöjligheterna och transportinfrastrukturen är en förutsättning för kompetensförsörjningen och menar att en effektiv transportinfrastruktur inkluderar både vägar, järnvägar och kollektivtrafik, minskar restiden och förstör arbetsmarknaden.

Skogsstyrelsen föreslår att Trafikverket överväger ett återinförande av upphandlingssystem inspirerat av äldre tiders vägstationer. Detta eftersom rådande rutiner för upphandling av infrastrukturprojekt leder till att nödvändig lokalkännedom, entreprenadkapacitet och vägkompetens går

förlorad på landsbygden eftersom stora projekt sällan nyttjar lokal personal och utrustning.

Handelskammaren Mälardalen önskar en tydligare avsändare/mottagare för kompetensförsörjning och anser att ändra i utbildningsutbud samt att få fler unga att förstå möjligheterna inom branschen kommer att bli avgörande för att lyckas. **Samhällsbyggarna** menar att branschens ideella krafter bör få en tydligare roll i kompetensförsörjningen till Trafikverket.

5. Drift och underhåll av vägar och järnvägar

Underhåll är något som **i princip alla instanser** lyfter och ser som något väldigt viktigt. Många är positiva till att Trafikverket lyfter detta i underlaget, och vill möjliggöra ännu större satsningar genom ökad ram och alternativ finansiering.

5.1 Kostnader i vägsystemet

Sveriges Åkeriföretag anser att 10 miljarder kr för de ökade kostnaderna i vägsystemet för insatsvaror kopplat till godstransporter och ökade kostnader för omställning är för lågt räknat.

Svensk handel betonar att det är viktigt att dialog sker så tidigt som möjligt vid underhåll av vägar för att undvika onödiga intressekonflikter och påverkan på transporter.

Transportföretagen anser att regeringen bör överväga ett särskilt stöd till kommuner för att ge kommunerna möjlighet att förstärka kommunala vägar som utgör viktiga anslutningsvägar till hamnar.

Riksförbundet Enskilda Vägar lyfter att det är viktigt att även de enskilda vägar som inte ingår i det statliga bidragssystemet får ta del av de medel som avsätts till bärighetshöjande åtgärder för att de positiva effekterna av BK4 ska kunna utnyttjas fullt ut.

LRF anser att det enskilda vägnätet behöver kartläggas och det bör tas höjd för ytterligare medel. **Länsstyrelsen Jönköpings län** anser att systemet för ekonomiskt stöd till enskilda väghållare behöver utvecklas. **Skogsstyrelsen** menar att noggrann uppföljning och återkoppling behövs vid inspektion av bidragsberättigade enskilda vägar. Det bör exempelvis ställas krav på uppvisade kostnader för att få en mer rättvis fördelning av statligt bidrag samt informeras om vilka konstruktionslösningar som krävs för att hålla bidragsberättigad vägstandard. **Riksförbundet Enskilda Vägar** framhåller att det inte är rimligt att de enskilda väghållarna, med endast egen finansiering, ska kunna ansvara för att vägarnas standard bibehålls, en ökad bärighet och bekosta dyra brorenoveringar.

Skogforsk föreslår att en huvudman för de enskilda vägarna bör utses, med uppgift att utforma regelverk och stötta de enskilda väghållarna. **LRF** och **Skogsindustrierna** tycker att en myndighet bör få helhetsansvar för

enskilda vägar. **LRF** föreslår Länsstyrelsen med stöd från Skogsstyrelsen, Trafikverket och Lantmäteriet. **Skogsstyrelsen** lyfter vikten av Trafikverkets pedagogiska nyckelroll som kunskapsspridare till enskilda väghållare för att kunna prioritera det mest effektiva underhållet. **Riksförbundet Enskilda Vägar** anser att staten också bör ta ansvaret för råd och stöd till alla enskilda väghållare. Det vill säga, också de enskilda väghållare som står utanför bidragssystemet bör kunna dra nytta av kunskapen om vägnätet ändå. Staten bör ta ett större ansvar även i förhållande till kommunerna med möjlighet till såväl ansvar för helhetsbilden av vägnätets status som möjligheten till råd och stöd.

Skogsindustrierna vill särskilt betona att vidmakthållande, underhållsskuld och bärighet prioriteras. Därefter trimningsåtgärder och till sist nyinvestering. **SCA** instämmer med att prioritera vidmakthållande och bärighet.

Riksidrottsförbundet anser att kostnadsfördelningen behöver förändras avseende vägmärken på statlig väg i samband med motions- och tävlingslopp. Det förändrade arbetssättet från 1 januari 2023 innebär ett mycket stort kostnadspåslag för arrangörer. En ny långsiktig lösning efterfrågas.

SKR anser att det behövs en tydlig nationell strategi om hur belysningsfrågor längs statlig väg ska hanteras och finansieras över tid.

5.2 Kostnader i järnvägssystemet

VTI önskar att Trafikverket förtydligar de effektiviseringsåtgärder som avses för att möta framtidens förväntade ökning av spårburet resande.

Pappers och **Skogsindustrierna** vill se att medel avsätts till bantyp 5. **SCA** och **Skogsindustrierna** ser med oro på Trafikverkets bedömning i genomförandeplanen om att det är fortsatt risk för bärighets- och hastighetsnedsättningar på bantyp 5.

Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer anser att satsningarna på ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan. Bytet av signalsystemet kommer innebära omfattande kostnader för järnvägsentreprenörerna och Trafikverket behöver ta höjd i

underhållskontrakten för entreprenörernas omkostnader för investering i maskiner.

Jernkontoret, SKR, Svemin, Svensk Kollektivtrafik, Näringslivets Transportråd och Tågföretagen anser att staten måste ta ansvar för att medfinansiera ombordutrustningen för ERTMS. **Region Dalarna** anser att staten måste ta ett övergripande ansvar för kostnader som uppstår med genomförandet. **Östsvenska Handelskammaren** tycker kostnadsökningen för operatörerna ska adresseras.

Föreningen svenska järnvägsfrämjandet menar att ATC 2 fungerar enligt signaltekniker, och tycker att detta ska underhållas för att ha medel kvar att göra andra investeringar i järnvägen medan ERTMS hinner bli moget och spritt i Europa.

SJ AB och **Transportindustriförbundet** lyfter vikten av att ha ett helhetsperspektiv med järnvägens sidosystem, med den ökade trafiken bör exempelvis även kapaciteten i verkstäder följa med. **SSAB** är beroende av en fungerande järnvägsinfrastruktur där möjligheten att flytta gods från lastbil till järnväg inte är begränsande av kapaciteten på järnvägen. Det gäller även att möjligheten för STAX 25 (största tillåtna axellast) finns för att effektivt kunna transportera gods även när det behöver ledas om från ordinarie rutter.

Transportindustriförbundet anser att förvaltningsåtgärden kodifiering av järnvägsnätet för godstrafik gällande vikt, längd och profil måste åtgärdas snarast.

5.3 Kostnader för eftersatt underhåll

Trafikanalys önskar ett tydligare och mer transparent underlag om hur det eftersatta underhållet beräknas.

Naturskyddsföreningen bedömer att återtagandet av underhållsskulden för spårinfrastrukturen bör kunna göras betydligt mer offensivt och omfattande än Trafikverkets återhållsamma bedömningar. De rekommenderar därför regeringen att genomföra omfattande satsningar på såväl nybyggnation som underhåll av järnväg.

Pappers, Skogsindustrierna, Swedtrain och **Stambanan.com** med flera välkomnar inriktningsunderlagets fokus på underhållsåtgärder. **Jernkontoret**

vill se att Trafikverkets underhållsplan omfattar minst 12 år. Även **Tåg företagen** vill se en långsiktig underhållsplan för avbetalning av underhållsskulden, liksom **SJ AB** som efterlyser ett tydligt mål och en plan för att återställa funktionaliteten i anläggningen. **Transportföretagen** efterfrågar en långsiktig och finansierad underhållsplan för väg- och järnvägsinfrastrukturen med målet att halvera underhållsskulden till 2030 och minimera till 2040. **Näringslivets transportråd** efterfrågar en finansierad underhållsplan inklusive kontrollstationer, som inom 20 år har tagit igen det eftersläpande underhållet för väg- och järnvägstransportsystemen. **SCA, Sveriges ingenjörer** och **Sveriges Åkeriföretag** föreslår en liknande plan. **Pappers** och **Skogsindustrierna** tillägger att de vill se en förankrad blocköverskridande plan framtagen för att återta underhållsskulden på väg under planperioden samt järnväg inom 20 år. Även **Byggföretagen** efterfrågar att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att upprätta en 20-årig underhållsplan för att komma till rätta med det eftersläpande underhållet. **Transportsindustriförbundet** anser att underhållsskulden måste arbetas bort helt även om det skulle innebära ett moratorium på nya tillkommande nationella objekt. **STF** ställer sig frågande till varför det inte skulle gå att komma ikapp en ännu större andel av underhållsskulden inom järnvägen om medel tilldelas utan att för den skull orsaka så stora långvariga avstängningar att persontrafiken blir kraftigt lidande. **Svemin** framhåller att det behövs finansierade långtidsplaner som går bortom den årliga budgetprocessen för att säkerställa att satsningar på ökat underhåll av infrastrukturen kommer till maximal nytta. De efterfrågar därför en finansierad underhållsplan som inom 20 år har tagit igen det eftersläpande underhållet för väg- och järnvägstransportsystemen.

Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer och **Svenskt näringsliv** välkomnar att Trafikverket i inriktningsunderlaget tydligt anger nödvändigheten av ett tillförlitligt och robust transportsystem, och anser att lägsta ambitionsnivån borde vara att underhållsskulden inte tillåts växa ytterligare men att ambitionen bör vara högre. De understryker att det är av högsta vikt att Trafikverket erhåller de medel som krävs för att både rusta upp och utveckla Sveriges järnväg över hela landet.

Maskinentreprenörerna anser att ambitionsnivån inte bör ”stanna” vid att underhållsskulden inte tillåts växa ytterligare. Därav föreslår de att infrastrukturpropositionen bör kommunicera ett måldatum för väg respektive järnväg. **Svensk Kollektivtrafik** är kritisk till Trafikverkets

mycket låga ambitionsnivå när det gäller att arbeta av järnvägens underhållsskuld. De anser att anslaget till att återställa det eftersatta underhållet på järnvägen måste flerdubblas.

Skogsstyrelsen önskar att prioriteringen av eftersatt underhåll fastställs tydligare för var och en av de alternativa ramnivåerna. I flertalet alternativ bör underhåll ges tydligt företräde framför nysatsningar om inriktningen skall vara trovärdig.

Vy tåg AB ser det som positivt att Trafikverket i inriktningsunderlaget prioriterar att komma i kapp med underhållsskulden. De anser att det är nödvändigt att arbeta mer med steg 1-och 2-åtgärder.

Arlandaregionen, Handelskammaren Jönköpings län, IKEA i Älmhult, LRF, Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Kalmar län, Näringslivets Transportråd, Region Kronoberg, Region Stockholm, Region Uppsala, Regionsamverkan Sydsverige, Sametinget, Skogforsk, Svenska kraftnät, och Tillväxtverket med flera instämmer i att det är viktigt för transportsystemets funktion att underhålla, förstärka och använda den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt. **Länsstyrelsen Blekinge och Länsstyrelsen Kalmar län** lyfter att det även är viktigt både ur ekonomisk synvinkel och ur miljöaspekt. **Region Kronoberg, Region Skåne, Stockholm Nordost och Sydöstra Skånes samarbetskommitté** betonar vikten av att det finns en balans och att det samtidigt görs investeringar för fortsatt utveckling och för framtiden. **Region Skåne** ser att det är viktigt att de mest angelägna bristerna åtgärdas först. **Länsstyrelsen Västra Götaland** lyfter att det krävs nya arbetssätt, analysmetoder och prioriteringar för att kunna rymma både underhåll och investeringar. **Mälardalsrådet** är positiv till Trafikverkets prioritering av underhåll, och framför allt det förebyggande underhållet, samt ökad effektivitet. Rådet ser det eftersatta underhållet av järnvägen som högst problematiskt då tillförlitlighet är avgörande för den storregionala kollektivtrafikens utveckling.

LO anser att medel behöver säkerställas för att så snabbt som möjligt åtgärda det eftersatta underhållet på banor i öst-västlig riktning då dessa har stor betydelse för svensk industri och beredskap.

Riksförbundet Enskilda Vägar lyfter problematiken med att det inte finns någon helhetsbild över de enskilda vägarnas status och behov eller är bristande, oavsett om det omfattas av statligt bidrag eller inte. De menar att en förutsättning för att erhålla en väl fungerande väginfrastruktur i hela landet är att det också finns någon som har helhetsbilden av vägnätets status. Först när status är känd kan underhållsbehoven korrekt beräknas och resurserna för verkställigheten av underhållsåtgärder allokeras på ett mer kostnadseffektivt sätt, vilket de anser är statens ansvar.

5.4 Klimatanpassningar

Statens geotekniska institut (SGI) anser att klimatanpassning behöver prioriteras under planperioden. Klimatsäkra och samtidigt ekonomiskt effektiva lösningar bör eftersträvas. **Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer** anser att kontroller av utsatta punkter i järnvägsanläggningen som kan påverkas av klimatförändringar bör intensifieras. **Västra Götalandsregionen** har samma åsikt och uttrycker att beredskap och handlingsutrymme måste skapas för att åtgärda skador som uppstår. **Naturvårdsverket** vill se klimatanpassning som en viktig beståndsdel vid utformningen av nya projekt och inte endast inom befintlig infrastruktur. **Region Stockholm, Stockholm Nordost** och **Storsthlm** ser positivt på att Trafikverket ser över möjligheterna för naturbaserade klimatanpassningsåtgärder, men arbetet behöver accelerera i snabbare takt.

Länsstyrelsen Gotlands län, Länsstyrelsen Jönköpings län och **Region Uppsala** ser positivt på att Trafikverket uppdaterar klimatanpassningsstrategi och identifierar riskområden. **Region Uppsala** ser också risker med Trafikverkets förslag på kostnadseffektiviseringar som skulle kunna innebära att åtgärder för klimatsäkring kan komma att prioriteras bort eller senareläggas av ekonomiska skäl. **Swedtrain** lyfter att akuta klimatåtgärder riskerar att trycka undan andra planerade underhållsinsatser och reinvesteringar, de anser därför att det redan nu tas fram långsiktiga prognoser gällande förebyggande och avhjälpande klimatåtgärder så att dessa inkluderas i underhållsplaneringen. **Länsstyrelsen Gotlands län** anser att det behövs medel till att fördjupa befintlig kunskap och göra riskbedömningar för att få bättre förståelse för vilka anspråk som kommer krävas, så att åtgärder kan prioriteras i rätt ordning. Länsstyrelsen ser att det finns ett stort behov av ytterligare investeringar inom det förebyggande arbetet.

Region Uppsala anser att klimatsäkring av infrastruktur behöver ha en högre prioritet i kommande planperiod. **Länsstyrelsen Västernorrland** instämmer och anser att infrastrukturen behöver säkras och rustas upp för att klara väderhändelser. Förutom en underhållsnivå som säkerställer infrastrukturens funktionalitet, bör Trafikverket arbeta mer förebyggande för att eliminera riskerna för negativ påverkan av klimatrelaterade skador.

Skogsstyrelsen eftersträvar även de ett mer proaktivt förhållningssätt kring miljö- och klimatanpassning samt utökad samverkan där skogsbrukets förutsägbara transportbehov och väghållarnas underhållsplaner synkroniseras. Viktiga dimensioner som markhushållning och hänsyn till vattenkvalitet och hydrologi anses ha förbisetts i inriktningsunderlaget.

Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Stockholm och Länsstyrelsen Västmanlands län tycker att det är bra att inriktningsunderlaget tar upp klimatanpassning. Stigande vattennivåer och påverkan på IT-funktioner till följd av extrem värme lyfts som ytterligare två risker att ha med i åtanke. **Länsstyrelsen Västra Götaland** anser att en stadigt stigande havsnivå samt höga vattennivåer i sjöar och höga flöden i vattendrag i samband med mycket nederbörd bör nämnas bland riskerna som kan påverka infrastrukturen. **Länsstyrelsen Östergötland** vill främst trycka på behovet av reinvesteringar som förebygger skador i anläggningar som riskerar att påverkas av ett förändrat klimat genom översvämningar och erosion. Vid arbetet med att förebygga effekterna av exempelvis havsnivåhöjning vill **SGU** lyfta behovet av en ny typ av ballast i skyddsvallar och översvämningsskydd. Samhället kan behöva bättre kännedom om behov och förekomst av sådana material. **Länsstyrelsen Värmland** saknar en gemensam syn inom staten på vilka planeringsnivåer för översvämning och skyfall som ska gälla och med vilka nederbördsfrekvenser och klimatfaktorer som anläggningarnas dagvattensystem dimensioneras för. De ställer därav krav på planeringsnivåer för bebyggelse och tillfartsvägar utifrån Boverkets tillsynsvägledning.

SMHI anser att det är oklart för vilken tidshorisont planeringen sträcker sig. Även om rapporten handlar om perioden 2026–2037 kommer mycket av den planerade infrastrukturen leva kvar mycket längre än så. Exempelvis kommer framtida havsnivåhöjning gradvis bli en allt viktigare faktor att ta hänsyn till vid investeringar.

Transportstyrelsen vill påpeka att arbetet med klimatanpassning inom luftfarten har kommit längre än vad inriktningsunderlaget signalerar. **SMHI** önskar ett förtydligande om arbetet med klimatanpassning inom luftfarten.

5.5 Genomförbarhet, arbetssätt och metoder

Swedtrain anser att förbättrade upphandlingsprinciper och långsiktig planering i nära avstämning med branschen och näringslivet skulle kunna effektivisera underhållet och öka reinvesteringstakten mer än vad som bedöms i inriktningsunderlaget. Nya upphandlingsprinciper, utvärdera långa avstängningar, kortare men fler avstängningar är några av de förslag som ges.

Företagarna uppmanar regeringen att dra tillbaka Trafikverkets uppdrag om att återta Södra Malmbanan, Ostkustbanan och Mäljarbanan i egen regi. Ett återförande till statlig regi skulle innebära kraftigt ökade utgifter i miljardklassen. **SEKO** tycker annorlunda om frågan, och anser att Trafikverket borde få i uppdrag att återta bland annat underhåll av järnvägsinfrastruktur i egen regi för att på så sätt öka den nationella beredskapen och även skapa förutsättningar för långsiktig produktivitetsutveckling.

IKEA i Älmhult tycker det är viktigt att underhållsarbetet effektiviseras och moderniseras. Vidare anser de att dialogen med berörda parter vid underhållsarbete behöver förbättras. **Region Halland** lyfter att dialogen om drift- och underhåll med kollektivtrafikmyndigheterna behöver utvecklas. **Göteborgs hamn** lyfter att det är av mycket stor vikt att godstransporter kan fortsätta på järnvägsnätet när underhållsarbete genomförs. **Sveriges Åkeriföretag** anser att genomförande av infrastrukturbyggnation och underhållstjänster behöver vara än mer hållbar.

6. Utveckling av infrastrukturen

Samarbetet Botniska korridoren anser att staten behöver matcha de historiska privata och offentliga investeringar som nu genomförs i norra och mellersta Sverige genom att bygga ut järnvägen och dess kopplingar för att maximera den svenska konkurrenskraften som bygger vårt välstånd och finansierar vår gemensamma välfärd och för att stärka EU:s konkurrenskraft och gröna omställning. **Region Jämtland Härjedalen** vill se tydliga mål kring gränsöverskridande stråk och TEN-T. EU:s stomnät och övergripande nät är utpekade viktiga stråk för transporter.

Trots att direktivet innehöll frågor om hur den gränsöverskridande infrastrukturen i Norden ska utvecklas, saknar **Oslo-Stockholm 2.55 AB** och **Örebro kommun** helt strategier för det i förslaget.

Då järnvägstrafiken har vuxit rejält senaste åren men samtidigt inte fått någon ny kapacitet, anser **Swedtrain** att även ett väl underhållet och upprustat järnvägssystem kommer behöva kapacitetsförstärkningar i form av nya banor. **Europakorridoren** stödjer en mer offensiv linje vad gäller investeringar i strategisk viktig infrastruktur som kan stärka svensk konkurrenskraft så länge det inte äventyrar statsfinanserna på sikt. **Åre kommun** menar att det är fundamentalt att ekonomiskt utrymme finns som innefattar investeringar utöver vidmakthållande, för att hålla god standard likvärdig över landet. **Västerbottens handelskammare** instämmer i att det behövs satsningar på vidmakthållande, men det är en riskfylld politik för Sverige AB om vi bara kommer vårda vår befintliga infrastruktur och inte säkerställa investeringarna i den nya infrastruktur som krävs för utvecklingen. **Länsstyrelsen Värmland** lyfter att vårda det vi har måste inkludera ett större perspektiv än endast den fysiska transportinfrastrukturen, exempelvis befintliga industrier.

För att undvika flaskhalsar anser **Swedtrain** att behovsstyrning ska användas när det kommer till investering av ny järnväg, för att göra investeringarna där behovet är eller kommer vara som störst, detta kräver bättre prognoser och behovsanalyser än idag. Fokus bör även vara på att färdigställa hela stråk för ökad kapacitet, och de stråken med högst kapacitetsproblem bör åtgärdas först, vilket även **Göteborgs hamn** instämmer med. **SJ AB** poängterar relaterat till detta vikten av att stråk fullföljs och görs färdigt innan nästa påbörjas. **Region Kalmar län** anser att stråk i områden med låg tillgänglighet bör prioriteras då det ger andra positiva samhällsvinster utöver

ökad kapacitet. **Handelskammaren Mälardalen** lyfter också vikten av att tänka ”hela stråk” och saknar ett tydligare anslag kring större stråk.

Region Örebro län, Oslo-Stockholm 2.55 AB, Örebro Kommun tycker att Trafikverkets svar på frågan om behoven av att få sammanhängande stråk och inte fragmentisering, minst sagt är otydligt. De menar på att stråkperspektivet behöver belysas i många fler projekt än idag samt att samhällsnyttan behöver bedömas av den helhet som objekten bidrar till att uppnå. **Region Örebro län** anser att Trafikverket och regeringen bör ha ett stråkperspektiv till samhällsnyttor när objekt utvärderas, omprövas och prioriteras för att se nyttan i hela stråket snarare än enskilda objekt.

Region Dalarna och **Region Västerbotten** understryker vikten av att sammanhängande stråk ökar samhällsnyttan, och detta bör vara med när ett objekt utvärderas och omprövas. **Norrbotniabanan AB** instämmer och håller inte med Trafikverket om att nyttorna ofta faller ut redan när deletapperna är genomförda. De påminner också om att sammanhängande stråk är en avgörande del i det europeiska transportsystemet. **Svenskt näringsliv** menar att samhällsnyttan och värdet för näringslivet av ett objekt blir som störst när ett stråk är färdigbyggt i sin helhet. Detta gäller olika typer av investeringar, såväl ny infrastruktur som en del reinvesteringar, till exempel utrullningen av BK4-vägnätet och ERTMS. **Infram** anser att det är viktigt att även beakta de mindre vägarna och enkelspåriga järnvägar som ansluter till de större stråken för att uppnå ett systemperspektiv.

LRF och **Svemin** tycker det vore mer rimligt att bara ta med hela projekt med dess samtliga etapper i nationell plan. Många objekt upplevs intryckta och bara finansierade till liten del, vilket inte visar på tydligt stråktänkande. Eftersom nyttorna uppstår först när ett helt järnvägsstråk är utbyggt anser **Svensk Kollektivtrafik** att Trafikverket ska planera och bygga sammanhållna stråk i stället för korta etapper. **Svensk handel** lyfter vikten av att utgå från stråk- och systemperspektivet och lyfter fram betydelsen av en effektiv samverkan mellan trafikslagen.

Region Västmanland ser att etappindelning är nödvändigt för att uppnå maximal nytta för så många som möjligt. De lyfter vidare att större nyttor även kan uppnås genom att hålla en rimlig ambitionsnivå då Trafikverkets nuvarande interna krav riskerar att fördyra objekten.

Stambanan.com och **Transportföretagen** poängterar att man kommer se en fortsatt ökning av trafiken i Södra Sverige när Fehmarn Bält-förbindelsen är klar. **Transportföretagen** föreslår att regeringen ger i uppdrag åt Trafikverket att göra en grundlig genomlysning av relevant svensk transportinfrastruktur och hur den behöver kapacitetsförstärkas för att möta framtidens ökande trafikflöden. **STRING** lyfter att det behöver utredas hur Fehmarn Bält-tunneln kommer påverka svensk transportinfrastruktur och hur vi på bästa sätt tar vara på den potential det innebär för Sverige. De anser att effekterna av Fehmarn Bält-tunneln behöver studeras ur ett nationellt perspektiv, där förväntade transportmönster, godsflöden och volymer belyses.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att inte godkänna någon ytterligare utbyggnad av motorvägar och motortrafikleder. De menar på att en genomtänkt planering kan effektivisera bort transporter och erbjuda goda alternativ till vägtrafik.

6.1 Samlad kostnadsbild

Region Stockholm och **Region Uppsala** noterar att inriktningsunderlagets alternativ för finansiella ramar baseras på en uppräknig av konsumentprisindex (KPI) till dagens nivåer, men tar inte hänsyn till att kostnaderna för anläggningssektorn utvecklas snabbare än KPI.

6.2 Namngivna investeringar

Flertalet remissinstanser nämner enskilda objekt i sina remissvar, men dessa tas inte med i denna sammanställning eftersom inriktningsplaneringen inte syftar till att bedöma enskilda objekt.

6.2.1 Signalsystemet ERTMS är avgörande för järnvägens funktion

Svenska Transportarbetareförbundet tycker det är positivt att Trafikverket prioriterar upprustning av signalsystemet och **Näringslivets Transportråd** välkomnar Trafikverkets förslag till att skynda på förnyelsen av signalsystemet och implementeringen av ERTMS. **Swedtrain** delar Trafikverkets syn att uppdateringen av signalanläggningen är avgörande för att framtidssäkra järnvägens funktion. De föreslår att en strategi kring ERTMS som omfattar bland annat ambition av tänkt ERTMS-nivå samt ATO-nivå per bana och bantyp. Hur installationen kan samordnas med andra underhållsåtgärder för att minska påverkan på trafiken samt om

införandet kan påskyndas genom subventioner till operatörerna, likt i andra europeiska länder, bör också utvärderas. **Region Västmanland** delar Trafikverkets syn på att medel för ERTMS måste avsättas i betydligt snabbare takt då det är en absolut nödvändig investering i det svenska järnvägssystemet.

Copenhagen Malmö Port och **Länsstyrelsen Kalmar län** anser också att ERTMS bör införas snarast i hela landet. **Region Stockholm** ser även de positivt på ambitionen med ett gemensamt europeiskt signalsystem (ERTMS), men efterlyser en djupare analys av hur ett ERTMS-baserat trafikstyrningssystem påverkar järnvägens totala kostnader och robusthet. Vidare anser Region Stockholm att Trafikverket bör utreda fler alternativ till en fullskalig utrustning av ERTMS.

Mälardalsrådet anger att det är angeläget att Trafikverket föreslår en snabbare implementering av ERTMS än som är möjligt med nuvarande nationella plan. Även **Region Dalarna**, **Sveriges Ingenjörer**, **Örebro kommun**, **Östsvenska Handelskammaren** och **2030-sekretariatet** tycker satsningen på ERTMS ska snabbas på. **Region Östergötland** anser att ERTMS måste införas med hög takt till föreslaget målår. **Länsstyrelsen i Hallands län** menar att införandet av ERTMS bör påskyndas då det är problematiskt att det fortfarande 2040 förväntas finnas flera sträckor utan signalsystemet. **Region Örebro län** anser att regeringen bör prioritera järnvägssatsningar i utvecklingsanslaget och säkerställa att ERTMS införs i full skala.

Region Kalmar län tillstyrker Trafikverkets resonemang kring ett snabbt och genomgående införande av ERTMS för hela landets järnvägssystem. De lyfter vidare att beslut som fattas gällande banornas framtida investeringar måste samordnas och en dialog med berörda parter kring framtida lösningar måste ges stort fokus i processen.

Svensk Kollektivtrafik anser att anslagen till att modernisera signalanläggningen, byta ut ställverken och införa signalsystemet ERTMS behöver vara betydligt högre än i gällande plan. I en prioriteringssituation anser de dock att anslagen till införandet av ERTMS kan vara lägre än Trafikverkets förslag.

Införandet av ERTMS innebär nya tekniska krav på järnvägsfordonen där **Region Skåne** lyfter att förberedelserna i regionen försvåras på grund av de osäkerheter det finns avseende tidsplanen kring ERTMS.

Regionsamverkan Sydsverige lyfter samma aspekt kring kraven och anser att staten ska ta större ansvar för finansieringen av ombordutrustningen som behövs i järnvägsfordonen. **Region Skåne** anser att det bör utredas möjligheten till statlig medfinansiering för inköp av fordon som uppfyller de nya tekniska kraven i relation till ERTMS.

Järnvägshistoriska Riksförbundet saknar fordonsperspektivet när det kommer till införandet av ERTMS. De tre sektorerna som blir särskilt drabbade är: små godsoperatörer, banunderhållare samt museitåg på statens spår. Det anser att lösningen på problemet antingen är teknikutveckling eller bidrag. Vidare ser de att denna teknikutveckling kommer att ta ett antal år innan den är på plats och kan användas, varför införandet av ERTMS borde stanna upp och avvakta denna typ av lösning (som även är bra för många andra operatörer, särskilt de mindre, inom järnvägssektorn). De förtydligar att det däremot ändå blir kostnader som är för höga för att ideella föreningar med enbart museitrafik ska kunna klara dem, varför bidrag behövs från staten, lämpligen Trafikverket.

Svedab AB saknar strategier för utbyte av signalställverk, byte av utdelar och kopplingen till det nya signalsystemet ERTMS och efterfrågar en tydlig plan för utrullningen av ERTMS.

Region Halland lyfter att införandet av signalsystemet ERTMS inte får påverka framdriften av andra projekt. **Mellansvenska Handelskammaren** ser positivt på anslaget att utveckla och investera i ERTMS men lyfter att det är viktigt att kostnaderna för införande inte belastar näringslivet.

6.2.2 Stambanor och TEN-T

Handelskammaren i Jönköpings län, Länsstyrelsen Jönköpings län och **Region Jönköpings län** lyfter att de brister som nya stambanor skulle lösa återstår och måste åtgärdas. **Länsstyrelsen Blekinge** och **Länsstyrelsen Västra Götaland** anser att det behövs en analys av hur uteblivna stambanor påverkar den regionala utvecklingen. **Ljungby kommun** saknar resonemang i inriktningsunderlaget som tar upp vad den stoppade planeringen av nya stambanor ger för konsekvenser. **Baltic-Link**

Associations anser att det är anmärkningsvärt att ingen översyn av det nationella stamvägnätet har gjorts sedan 1991.

Resenärerna anser att det behövs nya stambanor för höghastighetståg då nuvarande järnväg både har kapacitetsbrist och är trång och sliten, vilket medför tågförseningar.

Region Uppsala, Stockholms stad och Trelleborgs hamn anser att underlaget saknar resonemang och förslag kring EU:s uppdaterade TEN-T-förordning och hur detta ska tas omhand i Sverige. **Umeåregionen och Umeå kommun** med flera instämmer och menar på att det ingick i regeringens direktiv till Trafikverket. **Länsstyrelsen Norrbotten** menar vidare att en fullt utbyggd och väl fungerande stomnätskorridor är mycket viktig för konkurrenskraften i Norrbotten, Sverige och EU. **Myndigheten för delaktighet** vill särskilt trycka på vikten av att de sociala hållbarhetsaspekterna av TEN-T finns med i den fortsatta planeringen. Vidare uttrycker **Region Örebro län** att regeringen bör prioritera infrastruktur inom TEN-T och viktiga storregionala stråk för arbetspendling för att utveckla kapaciteten. Regionen lyfter vidare att det är en brist att det inte finns bedömningar på vad åtgärder kommer kosta under planperioden för att uppfylla krav och åtaganden inom TEN-T, de menar på att det gör att planramarna som föreslås inte är tillräckliga, vilket **Örebro kommun** instämmer med.

Samarbetet Botniska korridoren lyfter också att regeringen i sina direktiv bad Trafikverket att särskilt beakta Sveriges åtaganden gentemot EU och att genomföra utbyggnaden av stomnätskorridorerna Skandinavien-Medelhavet och Nordsjön-Medelhavet, vilket Trafikverket tyvärr inte svarat på. Samarbetet Botniska korridoren menar vidare att det hade underlättat det fortsatta arbetet om Trafikverket hade preciserat vad som krävs för att Sverige ska fullgöra sina åtaganden gentemot EU. **Region Västerbotten** anser att det är ytterst angeläget att regeringen nu skyndsamt säkerställer att Sverige uppfyller kraven i EU:s TEN-T-förordning genom att bygga ut stomnätet till 2030 samt det övergripande nätet till 2050. **Region Dalarna** samt **Norrbottens och Västerbottens handelskammare** instämmer med att Sverige bör uppfylla sina åtaganden inom TEN-T inom den överenskomna tidsramen. **Sundsvalls kommun** anser att inriktningsunderlaget inte möter upp de obligatoriska mål som överenskommit för TEN-T. Vidare delar de Trafikverkets uppfattning och

ser att orter som utpekats som viktiga noder inom TEN-T, kan utgöra starten för arbetet kring en nationell samordning gällande det intermodala transportnätverket.

6.3 Trimningsåtgärder

Regionsamverkan Sydsverige lyfter att det måste finnas erforderliga medel till trimningsåtgärder. **Mälardalsrådet** tycker att potentialen i trimningsåtgärder bör nyttjas i högre utsträckning och taket för dem behöver utredas, även **Hitachi Energy** välkomnar översynen av kostnadstaket. **Naturvårdsverket** anser att trimnings- och miljöåtgärder borde få en större del av utvecklingsramen. Länsstyrelsen Värmland anser att det finns stor potential i trimning och mindre åtgärder i befintligt system enligt fyrstegsprincipens steg 1 och 2. **Vallentuna kommun** anser att det bör finnas möjligheter till medel via pottorna inom statlig medfinansiering när kommunen förväntas investera i statlig infrastruktur samt för steg 1- och steg 2-åtgärder.

Region Västmanland anser att anslaget för trimningsåtgärder bör höjas och föreslår därför att regeringen höjer beloppsgränsen för trimningsåtgärder, som ett led i arbetet för effektivisering. **Västerås Kommun** lyfter också att anslagen för trimningsåtgärder behöver höjas. **Region Örebro län** anser att trimningsåtgärder kräver bättre samordning av Trafikverket. **Svensk Kollektivtrafik** anser att anslaget till trimnings- och miljöeffekter ska öka mer än i proportion med den totala ekonomiska ramen.

6.4 Övrig utveckling

6.4.1 Stadsmiljöavtal

Region Stockholm och **Solna stad** ser stora negativa effekter av att avveckla stadsmiljöavtalen och Trafikverket behöver snarast komma med nya förslag på liknande finansieringspaket. **Stockholms stad** menar att statliga insatser likt stadsmiljöavtal och cykelinvesteringar behöver komma till för att Stockholm ska kunna nå hållbarhetsmålen. Även **Mälardalsrådet** och **Östersunds kommun** lyfter att stadsmiljöavtal är ett viktigt verktyg i omställningen till ett hållbart transportsystem. **Ljungby kommun** ser med oro på att stadsmiljöavtalen slopas utan att direkt ersättas med något bättre. En möjlighet kan vara att utöka utrymmet i länsplanerna för att möjliggöra ökad medfinansiering. **Naturskyddsföreningen** rekommenderar regeringen att inte avveckla utan tvärtom skyndsamt kraftigt utöka medlen för

stadsmiljöavtal. **Svensk Kollektivtrafik** avvisar regeringens förslag och anser att stadsmiljöavtalen ska behållas, utvecklas och stärkas genom ökade anslag eftersom avtalen är ett centralt statligt styrmedel som stödjer utveckling av mer attraktiv cykel- och kollektivtrafik. **Region Skåne** lyfter att med utfasningen av stadsmiljöavtalen riskerar större satsningar på kollektivtrafiken bli svårare att genomföra.

Örebro kommun anser att stadsmiljöavtalen fyller en viktig funktion och beklagar att Trafikverket inte gjort sin utvärdering inom ramen för inriktningsunderlaget, eftersom det kan påverka budgetramarna. De föreslår överväga ”byvekstavtal” enligt norsk modell, som i avtal mellan stat, region och kommun slår fast statlig ersättning med motprestationen att bilresandet inte ska öka. **Länsstyrelsen Jönköpings län** anser att inriktningsunderlaget behöver utvecklas med förslag på hur människors tillgänglighet till kollektivtrafik kan stärkas, särskilt med tanke på att stadsmiljöavtalen ska fasas ut.

Inriktningsunderlaget framhåller att kollektivtrafikåtgärder fortsatt kommer att kunna ske via länsplanerna i de fall då stadsmiljöavtalen tas bort. Det innebär att länsplanerna förväntas finansiera i princip den större delen av investeringarna kopplat till hållbara transporter utan utökad medelstillelse. **Region Uppsala** menar att detta är orimligt och kommer att få stora konsekvenser för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, kommuner och invånare och kommer också att påverka omställningstakten till hållbara transporter och i förlängningen förutsättningarna till att nå uppsatta klimatmål.

Region Kalmar län är oroad för att de indragna stadsmiljöavtalen kommer medföra att det uppstår ett ökat tryck på regionerna om att tillföra medfinansiering från regional transportplan till länets kommuner för hållbarhetsinvesteringar. **Cykelfrämjandet** anser att man bör återuppväcka stadsmiljöavtalen eller utforma något nytt stödsystem för kommunernas egna cykelinvesteringar.

Skogsindustrierna anser att andra stöd till kommunala bärighetssatsningar ska övervägas om stadsmiljöavtalen fasas ut. **Region Örebro län** anser att det är en brist att utvärderingen av utvecklingen av stadsmiljöavtalen inte är inom ramen för inriktningsunderlaget då de menar på att det kan påverka budgetramarna.

Länsstyrelsen Kronoberg anser att en utvärdering av stadsmiljöavtalen bör slutföras och beroende på utfallet bör lämpliga former för nya satsningar på gång- och cykel samt kollektivtrafik tas fram. **2030-sekretariatet** anser också att en utvärdering av stadsmiljöavtalen är viktig, och för ett kommande instrument, t.ex. ett Landsbygdsavtal eller en Framkomlighetspott, föreslår de medfinansiering som inkluderar samverkan mellan kommuner, som tydligt kan gagna glesbygd och som t.ex. kan utgå ifrån hur framkomlighet kan förbättras – det är ofta kostnadseffektivt, klimatsmart och snabbt genomfört men kan behöva en statlig stimulans för att ske.

IVL Svenska miljöinstitutet ser att en fördelning av ca 15 procent av den nationella infrastrukturbudgeten till dagens stadsmiljöavtal eller likvärdig finansieringsform skulle bidra till att klimatmålen kan nås.

6.4.2 Samhällsplanering

Länsstyrelsen Blekinge lyfter att ett av de största problemen inom samhällsplaneringen av infrastruktur idag är att den kommunala planeringen till stor del är avskild från den statliga och regionala planeringen för infrastruktur och anser att det bör ytterligare problematiseras. **Länsstyrelsen Kalmar län** instämmer att det är en målkonflikt mellan de olika planeringarna och att det tydligare bör belysas och att Trafikverket tydligare ska se sin roll som samhällsplanerare. **Länsstyrelsen Kronoberg** ser också att Trafikverkets medverkan i kommuners och regioners fysiska planering är betydelsefull. **Region Skåne** anser att dialogen behövs utvecklas för att knyta ihop regional utveckling och statlig infrastrukturplanering då prioritering av medel har stor inverkan på regionala förutsättningar. **Mälardalsrådet** efterfrågar ett utvecklat systemperspektiv i infrastrukturplaneringen, där de regionala utvecklingsmöjligheterna tillvaratas med hänsyn till mål om hållbar regional utveckling. **Länsstyrelsen Örebro län** belyser vikten av att ta hänsyn till regionala och lokala behov när den nationella transportplanen utarbetas.

Tillväxtverket anser inte att inriktningsplaneringen uppfyller prioriteringarna i regeringens direktiv gällande att hela Sverige ska fungera och att utvecklingen av transportinfrastrukturen ska bidra till regional utveckling, landsbygdsutveckling och stärka näringslivets förutsättningar. **Tillväxtverket** saknar ett uttalat territoriellt perspektiv

i inriktningsunderlaget som tydligt visar variationerna över hela landet gällande exempelvis underhåll, tillgänglighet etc.

6.5 Tillkommande finansiering

6.5.1 Trängselskatt

För **Region Stockholm, Stockholm Nordost** och **Stockholms stad** är det särskilt viktigt att utvärdera hur trängselskatten kan utvecklas på sikt och hur finansieringen som kommer av denna kan komma regionen till del och bidra till hållbar regional utveckling.

Gröna mobilister lyfter att fortsatt ökning av elbilar kommer leda till minskade skatteintäkter från fossilt drivmedel. Infrastruktur kostar och därför är skatteintäkterna från just transporter viktiga. Gröna Mobilisters förslag för att möta denna utmaning är att fortsätta med trängselskatter samt att införa beskattning baserad på fordonets vikt. **Värmdö kommuns** ställningstagande är att statlig infrastruktur inte ska bekostas av infrastrukturavgifter.

2030-sekretariatet beklagar att Trafikverket avvisar att vägavgifter ("kilometerskatt") åter ska utredas vilket Trafikverket motiverar med anledningen av att det inte är kostnadseffektivt utifrån antaganden om höga driftskostnader. 2030-sekretariatet föreslår en större översyn av befintliga och möjliga tillkommande brukaravgifter, i ljuset av internationella erfarenheter. Det gäller bl.a. trängselskatterna i Stockholm och Göteborg som framstår som mycket låga i en jämförelse med andra europeiska större städer och där en klimatmässig differentiering helt saknas.

6.5.2 Medel från EU

Trafikverket bör öka mobiliseringen av medel från EU anser flera instanser, bland dem **Jernkontoret** och **Region Jämtland Härjedalen** som vill öka mobiliseringen av medel från EU för medfinansiering av svenska infrastrukturprojekt som omfattas av de stråk och noder som ingår i transportnätverket TEN-T. De anser också tillsammans med **AB Volvo, Innovationsföretagen, Näringslivets Transportråd, Tillväxtberedningen i Norrbotten, Tåg företagen, Östsvenska Handelskammaren med flera** att en uttalad strategi bör tas fram för att säkra CEF-finansiering för svenska infrastrukturprojekt. **Region Örebro län** anser att det behöver arbetas ännu mer strategiskt med CEF för

medfinansiering till viktiga objekt och sträckor. **STRING** menar på att CEF kan bidra till att medfinansiera framtida strategiska infrastrukturprojekt i EU:s stamnätsskorridorer och dess katalyserande effekt för alternativ finansiering av infrastrukturutbyggnad bör lyftas fram.

Nya Ostkustbanan uppmanar till att ta fram en offensiv strategi för att öka medfinansiering från EU. Relaterat till detta anser **AB Volvo** att inför det kommande förslaget för ny europeisk flerårig budgetram bör regeringen arbeta för att EU-budgeten även i framtiden omfattar ett finansieringsverktyg för genomförandet av TEN-T. I och med Sveriges medlemskap i Nato kan andra liknande finansieringsformer bli aktuella och möjligheten bör tillvaratas.

Karlstads Kommun anser att alternativ finansiering via EU-medel är ett verktyg som bör användas i större utsträckning. **Svensk handel** är positiva till alternativa finansieringslösningar och anser i det sammanhanget att det behövs bli bättre på att nyttja de finansieringsmöjligheter som EU erbjuder. **Region Uppsala** vill se en konsekvensanalys av vad uteblivna CEF-bidrag innebär för de utpekade TEN-T stråken och för nationell plan.

7. Förslag fördelning av ramar

Trafikanalys tillstyrker förslaget att satsa störst andel av den ekonomiska ramen på vidmakthållande, men har inga synpunkter på ramens storlek eller fördelningen mellan järnväg respektive väg.

VTI saknar en diskussion om hur större osäkerheter kan påverka perspektivet på vilka investeringar som bör göras. Att framtida trafikmängder inte skulle kunna avvika så mycket från den prognos Trafikverket gör att det skulle kunna påverka förslaget till ramfördelning förefaller exempelvis vara ett orimligt starkt antagande. **VTI** menar att Trafikverket på sikt bör se över metoden för ramfördelning för att bättre ta hänsyn till djup osäkerhet.

Svensk Sjöfart påpekar att investeringarna i sjöfartens infrastruktur utgör en väldigt liten andel av den totala ramen. De förutsätter att medel omprioriteras för att säkerställa reinvesteringar i isbrytare. Utöver det kommer nya finansieringsbehov för exempelvis reservhamn och därtill tillhörande farled samt tåg färjor för att nämna några.

Region Stockholm och **Region Uppsala** framför att ökat fokus på reinvestering i sin tur ökar behovet av att Trafikverket på ett transparent sätt visar hur underhållsbudgeten fördelas i nationell plan. Prioriteringen av denna typ av åtgärder bör göras i samverkan med regioner och kommuner, i likhet med planeringen av större nyinvesteringar.

7.1 Utrymme för nya satsningar

Jernhusen AB anser att Trafikverkets rapport visar att det behövs betydande större anslag för att kunna investera i nya angelägna projekt, och de förordar att den kommande infrastrukturpropositionen bygger på ett scenario som innehåller investeringar i nya projekt. **Sigtuna kommun** ser med oro på att 0-procentsnivån endast möjliggör ett upprätthållande av funktionaliteten i infrastrukturen. Systemet behöver både byggas ut för att möta den ökning som redan skett, och för att rusta för tillväxt. Att enbart underhålla befintlig infrastruktur är att bygga in problem i framtiden.

Länsstyrelsen Stockholm och **Storsthlm** lyfter också att utveckling krävs parallellt med fortsatt fokus på vidmakthållande. **Södertörnskommunerna** menar att större satsningar på infrastruktur krävs för att ta vara på deras utvecklingspotential. **Nya Ostkustbanan** vill lyfta frågan vad det kommer att kosta om lönsam infrastruktur *inte* byggs ut.

Även om **Jernhusen AB**, **SJ AB** och **Swedtrain** välkomnar kraftsamlingen till underhåll, så får inte ske på bekostnad av nödvändiga nyinvesteringar. **Svenska Transportarbetareförbundet** är positiva till förslaget att ge ökade resurser för underhåll, men anser inte att det är tillräckligt för att möta samhällets behov och menar att ytterligare resurser bör komma till för utvecklingen av infrastrukturen. **Handelskammaren Mälardalen** anser också att det eftersatta underhållet inte får leda till att investeringar stoppas upp och önskar därför ett bredare systemtänk och analyser av vilka satsningar som är mest effektiva. **LKAB** ser att dessa investeringar är essentiella för att stödja och främja Sveriges gröna omställning. Det är därför av yttersta vikt att staten, genom Trafikverket, åtar sig ett utökat ansvar i denna process menar de. **Föreningen svenska järnvägsfrämjandet** anser att investeringar i huvudsak enbart ska ske i järnvägar.

Östsvenska Handelskammaren tycker att det är bra att underhållet prioriteras upp, men tycker inte att enbart upprätthålla eller återställa funktionalitet bygger ett land som är i framkant. Handelskammaren menar att ett infrastruktursystem som knyter ihop *bela* Sverige och Europa ska säkerställas, och rusta transportsystemet därefter. Utveckling av ny infrastruktur är nödvändig och behöver snabbas på, särskilt på järnväg. **Region Dalarna** instämmer att det är tidskritiskt med snabba järnvägsåtgärder.

Skogforsk anser att nya, icke bundna investeringar borde behandlas mycket restriktivt så länge behovet av medel för att vidmakthålla befintlig infrastruktur inte är uppfyllt.

7.2 Utökad ram

Följande instanser har tydligt uttryckt att ramnivån behöver ökas:

2030-sekretariatet, AB Volvo, Arlandaregionen, Byggföretagen, Cykelfrämjandet, Europakorridoren, Föreningen svenska järnvägsfrämjandet, Företagarna, Green Cargo, Göteborgs hamn, Handelskammaren Jönköpings län, Handelskammaren Mittsverige, Handelskammaren Mälardalen, Handelskammaren Värmland, Håbo kommun, Innovationsföretagen, IKEA i Älmhult, Jernkontoret, Järfälla kommun, Karlstads Kommun, Kristinehamns Kommun, Kungliga Automobil Klubben (KAK), Landskrona stad, LKAB, LO, LRF, Länsstyrelsen Dalarna, Länsstyrelsen Norrbotten, Länsstyrelsen

Stockholm, Länsstyrelsen Uppsala län, Länsstyrelsen Västernorrland, Maskinentreprenörerna, Mellansvenska Handelskammaren, Moderaterna och Kristdemokraterna i Värmdö, Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Mälardalsrådet, Näringslivets Transportråd, Norra Skog, Norrbottens handelskammare, Nya Ostkustbanan, Pappers, Partnerskap Mittstråket, Region Blekinge, Region Dalarna, Region Gotland, Region Jämtland Härjedalen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Sörmland, Region Stockholm, Region Värmland, Region Västernorrland, Region Västmanland, Riksförbundet Enskilda Vägar, Riksförbundet M Sverige, Riksorganisationen Hela Sverige ska leva, Samarbetet Botniska korridoren, SCA, Scania CV AB, Seko, Skogsindustrierna, SKR, Solna Stad, SRF, Stambanan.com, Stockholms Handelskammare, Stockholms stad, Stockholm Nordost, Storsthlm, Sundsvalls kommun, STF, Svemin, Svensk Kollektivtrafik, Svensk Turism AB, Svenska cykelstäder, Svensk Sjöfart, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Sveriges MotorCyklister (SMC), Sydöstra Skånes samarbetskommitté, Södra Skogsägarna, Swedtrain, Tillväxtberedningen i Norrbotten, Transportföretagen, Tågföretagen, Umeåregionen och Umeå kommun, Uppsala kommun, Västerbottens handelskammare, Västerås Kommun, Västsvenska Handelskammaren, Visita, Vy tåg AB, Örebro Kommun, Östersunds kommun, Östsvenska Handelskammaren och Jernkontoret. Majoriteten av dessa instanser anser att ramnivån bör vara minst +20% för att klara av såväl vidmakthållande av befintlig infrastruktur som byggnation av nödvändig tillkommande infrastruktur.

7.3 Prioriteringsgrunder

Nybro kommun delar uppfattningen att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioriteringen av objekt. **Storsthlm** vill även understryka vikten av nyttoanalyser och samverkan, prioritering av åtgärder måste utgå från nyttoanalyser. **Region Uppsala** och **Enköpings kommun** efterfrågar en generellt större transparens i nyttoberäkningar och prioritering av objekt.

Nacka kommun, Region Stockholm, Solna stad, Stockholms stad, Storsthlm och **Södertörns kommunerna** betonar vikten av att prioritera utredningar inom Stockholmsregionen. De menar att infrastruktursatsningar i huvudstadsområdet har potential att generera nytta på både lokal och nationell nivå. Investeringar i transportinfrastruktur i huvudstadsområdet är

nödväntigt för att bygga upp totalförsvarets motståndskraft och förmåga att möta hot och kriser. Satsningarna är även till nytta för medborgare och näringsliv samt bidrar till ekonomisk tillväxt, effektiva transporter och hög tillgänglighet. **Länsstyrelsen Stockholm** lyfter att bristande underhåll i infrastrukturen i länet påverkar företags konkurrenskraft samt möjligheter att investera och växa.

Skogsstyrelsen efterfrågar ändamålsenlig prioritering bland föreslagna upprustnings- och underhållsinsatser med syfte att säkra kostnadseffektiva tunga transportkedjor utan att skapa nya flaskhalsar i form av inkompatibel och osammanhängande väg- och järnvägsstandard. Detta förutsätter mer delaktighet från skogsnäringen.

Svedab AB anser att projekt som inte uppfyller lönsamhetskravet heller inte ska genomföras. För att identifiera vilka åtgärder och projekt som ska prioriteras anser **Länsstyrelsen Skåne** att det behövs metoder och verktyg och styrande mål som syftar till detta och att dessa är transportneutrala. Länsstyrelsen Skånes övergripande synpunkt på inriktningsunderlaget är att Trafikverket använder metoder och verktyg som riskerar att motverka målsynergier som utsläppsminskning av koldioxid genom ett transporteffektivt samhälle, fysisk aktivitet, ren luft, rättvis fördelning, barnperspektiv och markhushållning.

Jernkontoret anser att regeringen bör lämna ett uppdrag till Trafikverket att i samband med infrastrukturplaneringen analysera hur näringslivets behov av godstransporter bättre kan vägas in i olika infrastrukturbeslut. De understryker att den näringslivspott som Trafikverket förfogar över inte alls omnämns i inriktningsunderlaget. Näringslivspotten har stor betydelse för att genomföra mindre åtgärder i infrastrukturen som stärker näringslivets konkurrenskraft. Att med kort varsel göra mindre investeringar för förbättringar av infrastrukturen, genom till exempel kapacitetshöjande åtgärder har visat sig vara mycket effektivt. De anser därför att näringslivspotten för järnväg bör fördubblas. **Näringslivet Transportråd** och **Transportindustriförbundet** är positiva till näringslivspotten för järnväg och önskar behålla samt utveckla den. **Pappers** och **Skogsindustrierna** vill se en höjd maxgräns till 150 miljoner och en snabbare genomförandeprocess. **Karlstads kommun** anser att staten bör överväga finansieringslösningar med inspiration av arbetsformen med näringslivspotten. **Svemin** anser att näringslivspotten ska stärkas för att

åtgärder med stor nytta för kapacitet och effektivitet snabbare ska kunna genomföras.

Ljungby kommun tycker det är viktigt att samhällsnytta är styrande när åtgärder prioriteras, och om de ekonomiska förutsättningarna ändras måste det vara möjligt att omprioritera. De vill även särskilt inskräpa vikten av att principerna som tas upp i underlaget också leder till konkreta förändringar i hur infrastrukturplaneringen går till.

Åre kommun, Region Jämtland Härjedalen och Länsstyrelsen i Jämtland län delar Trafikverkets konstaterande om behov av bättre resandestatistik för besöksnäringen. De uttrycker att det är angeläget att det inkluderas vid denna planrevidering, att den speglar verkligheten, liksom att prognoser baserat på mål och utvecklingsplaner tas fram, för att behovet av infrastruktursatsningar ska bli tydligare. **Föreningen blå vägen** anser att statens närvaro inte ska vara synlig endast i de välbefolkade delarna, det är tvärtom avgörande att såväl kust, inland som fjällvärld får del av investeringar som möjliggör ökad arbets- och studiependling, gröna och säkra godstransporter samt att vår geografi kan bidra till landets tillväxt och klimatomställning. **Transportindustriförbundet** och **Tåg företagen** vill att ett utvecklat stödsystem för bland annat det kapillära järnvägsnätet (med förebild från Tyskland, Österrike med flera) ska införas.

Partnerskapet Mittstråket anser att Trafikverket i sitt underlag inte nog tydligt beskrivit utvecklingen i olika delar av landet och därför går miste om mycket förståelse kring utveckling och skillnader mellan olika områden. Detta har diskuterats av flera instanser från olika delar av Norrland, och **Luleå kommun** menar att de stora investeringar som nu görs är till gagn för hela Sverige och stärker landets position som ledande för den gröna omställningen globalt. Staten behöver genom Trafikverket möta upp med den infrastruktur som krävs för att de nya industrietableringarna ska fungera.

Svenska regionala flygplatser vill mot bakgrund av Trafikverkets slutsatser om betydelsen av satsningar på deras flygplatser, framföra deras önskan att anslaget för driftstöd till icke-statliga flygplatser (U22,1:6) ökar från ca 3 promille till ca 4 promille av de samlade infrastrukturanslagen.

Region Dalarna kräver ett särskilt regeringsuppdrag för att beskriva behoven för infrastrukturutveckling och kompetensförsörjning till den gröna

omställningen i Dalarna i samband med aktuella exportordrar. Även besöksnäringen behöver vägas in i infrastrukturplaneringen, vilket också lyfts av **Länsstyrelsen Dalarna**. Om det inte sker så riskerar infrastrukturen att bli ett reellt hinder för en hållbar utveckling i länet. **Länsstyrelsen Dalarna** lyfter BK4-nätet och järnvägen som avgörande.

Boden kommun, Västerbottens handelskammare och **många andra** instanser i området menar att Norrbotten och Västerbotten ligger i centrum för industrins gröna omställning i Sverige. Investeringarna som genomförs här är ett viktigt bidrag för att Sveriges och EU:s klimatmål 2050 ska uppnås. **Region Västernorrland** och **Länsstyrelsen Västerbotten** menar att man bör skapa rätt förutsättningar för att stärka denna utveckling. Att den gröna industriomställningen lyckas och kan bidra till hållbar utveckling, sysselsättning och välfärd, ligger inte bara i en enskild kommun eller regions intresse, utan ligger i Sveriges intresse.

Västra Götalandsregionen lyfter att ett robust kollektivtrafiksystem i storstäder även kräver investeringar i depåer och spårfordon. Därav efterfrågar de en förordningsförändring för att möjliggöra ansökan om statsbidrag för denna typ av investeringar, vilket även **SKR** instämmer med. **Svensk Kollektivtrafik** anser att det är nödvändigt att införa statsbidrag för kollektivtrafikdepåer.

Nacka kommun lyfter behovet av att se över finansieringsmodeller för omfattande kollektivtrafikobjekt med omfattande bostadsbyggande då nya förutsättningar tillkommit med åren.

Sydsvenska Industri- och handelskammaren anser att de är tveksamt om de senaste planerna vad avser nya investeringar lever upp till de transportpolitiska målen. De menar på att när samma regioner i flera planer ligger högst respektive lägst, med oproportionerlig fördelning, så väcker det frågan om satsningarna verkligen speglar de transportpolitiska målen.

Länsstyrelsen Blekinge, Länsstyrelsen i Kalmar län och **E22 AB** anser att det har fördelats en liten del av budgeten i den nationella planen till deras län utifrån att regeringens direktiv lyfter att infrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas. **Handelskammaren i Jönköpings län** lyfter liknande perspektiv, att det är närmre 80% av pengarna för infrastruktur som hamnar i Stockholm och Göteborg, vilket gör att landsbygden inte får

förutsättningar att utvecklas. **Vallentuna kommun** tycker i sin tur att det behöver tydliggöras att det även finns landsbygder i Stockholmsregionen och att även dessa behöver ingå i specifika satsningar för landsbygderna. Den storstadsnära landsbygden har en väldigt liten chans att tävla om nyttor i relation till en storstad. **Länsstyrelsen Värmland** vill framhålla vikten av att vid fördelningen av medel till länsplanerna noga väga in ett landsbygdsperspektiv.

Länsstyrelsen Västernorrland anser att geoteknisk och klimatrelaterad komplexitet bör påverka fördelningen av de ekonomiska ramarna, så att likvärdiga förutsättningar finns för infrastrukturåtgärder i olika delar av landet.

7.4 Länsplaner – öka ramarna

En generell åsikt från många instanser, b.la **Naturvårdsverket**, är att ramen för länsplanerna bör ökas. **Region Dalarna** menar att anslagen till länsplaner måste utgöra en större andel av den totala ekonomiska ramen än tidigare. Regionen anser att det krävs en generell ökning av medlen till länsplanerna på mer än 20 procent. **Länsstyrelsen Västerbotten** anser att länsplanernas möjlighet att bidra till att utveckla transportsystemet, landsbygden och samhällen i en hållbar riktning har stora begränsningar utifrån de givna ekonomiska ramarna. **SKR** anser att ramarna för länsplanerna bör öka avsevärt för att möta behoven som finns på regional nivå.

AB Volvo, Länsstyrelsen Kalmar län, Riksförbundet M Sverige, Region Värmland, Regionsamverkan Sverige och flera andra instanser betonar att det finns ett behov att öka tilldelningen till länsplanerna framför allt på grund av trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom mötteseparering. **Regionsamverkan Sydsverige** och **Region Skåne** anser att ramen behöver utökas oavsett förändringen av den nationella planens totala ram. **Region Skåne** lyfter att en direkt ökad tilldelning hade inneburit att åtgärder kan genomföras tidigare och samhällsnyttorna blivit större. Förslaget regionen anger är att använda medel för statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur. **Västra Götalandsregionen** förväntar sig ökade medel för att täcka de nya ansvarsområdena i länsplanerna. **Region Östergötland** instämmer och menar att behoven som lyfts i inriktningsunderlaget inte kan lösas inom de föreslagna ramarna. **Skogsindustrierna** delar Trafikverkets

bedömning att anslagen till länsplaner är otillräckliga och ifrågasätter regeringens förslag att flytta 0,4 miljarder kronor från posten länsplaner.

Region Värmland anser att medel till länsplanerna behöver ta hänsyn till vilken trafiksäkerhetsstandard som råder i länen. De lyfter vidare att det är mycket angeläget att pressa ner priserna för att mittseparera vägnätet.

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva anser att fördelningen i länsplanerna och mellan länen behöver baseras på totala behov snarare än befolkningens mängd, **Svensk Turism AB** instämmer. Det blir missvisande då nuvarande fördelningsmodell till övervägande del bygger på antalet folkbokförda invånare i respektive län, flera län ökar sitt invånarantal kraftigt under högsäsong. Modellen väger inte in varken omfattningen av det statliga vägnätet i respektive län eller omfattningen av den trafik som faktiskt bedrivs på vägarna.

Region Gotland, Region Stockholm, Region Sörmland och Storsthlm med flera anser att inriktningsunderlaget i praktiken innebär en förskjutning av ökat ansvar till länsplanerna och förespråkar därför ökad finansiering till länsplanerna som motsvarar denna förändring. Detta för att inte tränga undan andra viktiga investeringar på regional nivå. **SKR** ser det som olämpligt med ett stort inslag av med- och samfinansieringslösningar. Risken är att statens ansvar skjuts över till kommuner och regioner. **Stockholm Nordost** tillägger att en ökad tilldelning till Stockholms länsplan kan tillföra stora nyttor till infrastruktursystemet som helhet. Relaterat till detta uttrycker **Bodens kommun** att det är mycket bekymmersamt att Länstransportplanen under många år har haft så kraftiga ekonomiska begränsningar.

Samarbetet Botniska korridoren, tillväxtberedningen i Norrbotten och Region Norrbotten vill se att länsplanernas ramar stärks och utgör en större andel av nationella planens totala ekonomiska ramar. **Region Jämtland Härjedalen** vill också se en ökad total ram för länsplanerna, och anser att län med låg tilldelning och stort vägnät behöver tilldelas mer medel. De uttrycker vidare att stora skillnaderna i de ekonomiska ramarna behöver få en lösning för möjligheterna till investeringar och likvärdig standard på det regionala vägnätet i hela landet. **Föreningen Blå Vägen** framför att det enskilda vägnätet, finansierat genom länstransportplanerna, är avgörande för medborgarnas vardag, samhällstjänster och näringslivets funktion. **Svensk**

Turism AB anser att det är viktigt att säkerställa tillräckliga medel till länsplanerna så att regionerna ges rätt förutsättningar för att förbättra infrastrukturen för kollektivtrafiken. **Region Uppsala** välkomnar en utvärdering av finansieringsformen men motsätter sig att länsplanerna ensamt ska bära denna kostnad, även om ramarna utökas. **Region Kalmar** län vill tydligt poängtera vikten av ökad medelstilleddning till den regionala planen, i stället för samfinansieringslösningar. **Region Gävleborg** anser att fördelningen mellan länsplanernas ramar behöver vara transparent.

I tidigare nationella planer har olika potter tagits fram som ska gå till specifika åtgärder, till exempel mötesseparering och cykelåtgärder. **Region Blekinge** upplever det som problematiskt och otydligt hur dessa potter fördelas och hur länsplaneupprättarna kan ta del av och räkna in dessa medel i planbygget. De önskar därför att processen för detta tydliggörs eller att de externa pottorna tas bort och motsvarande summa tillförs länsplanerna.

Region Halland anser att den regionala planramen behöver ökas för att kunna inrymma angelägna satsningar på trafiksäkerhet och cykelvägar och ge utrymme för medfinansiering till kommuner. **Västerviks kommun** framhåller vikten av ökad medelstilleddning till de regionala planerna för att möta identifierat behov och möjliggöra ökad produktivitet och utveckling. **Länsstyrelsen Gävleborg** anser att anslaget för regional transportinfrastruktur behöver öka markant, speciellt i förhållande till borttagandet av stadsmiljöavtalet.

7.5 Alternativ finansiering

Alternativa finansieringsmodeller är något som många instanser är positiva till, bland dem **Mälardalsrådet**, **Stambanan.com**, **Enköpings kommun** och **Jernkontoret**. **Region Uppsala** instämmer och anser att finansieringsformer bör prioriteras utifrån de transportpolitiska målen och inte utifrån möjligheterna till alternativ finansiering, och därav användas som ett styrmedel för ett ökat hållbart resande och inte enbart som ett sätt att utöka de ekonomiska ramarna.

Oslo-Stockholm 2.55 AB lyfter att det finns flera stora aktörer (Skandia, AMF och SPP/Storebrand för att nämna några) som har flaggat för att man gärna vill investera i infrastrukturen, men att det saknas redskap för att möjliggöra det. Oslo-Stockholm 2.55 AB lyfter vidare att medfinansiering och garantier från EU i kombination med en öppenhet att titta på andra

finansieringslösningar skulle vara det som möjliggör att snabbt lyfta den gränsöverskridande infrastrukturen mellan Sverige och Norge.

Svenska Transportarbetareförbundet ställer sig kritiska till frågan om alternativ finansiering av svensk infrastruktur. Privata intressen ska inte vara med och besluta om det som ägs gemensamt av oss. Förbundet önskar därför att regeringen omprioriterar och ger mera anslag till Trafikverket. **Näringslivets Transportråd** och **AB Volvo** har som utgångspunkt att utveckling och underhåll av transportinfrastruktur huvudsakligen är, och bör förbli, ett statligt ansvar men menar samtidigt att alternativa finansieringsformer kan vara tillämpliga. Rådet anser att avtal mellan staten och privata investerare bör utformas så att alla kan garanteras tillgång till infrastrukturen på lika villkor. Det är viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av tidigare erfarenheter där andra finansieringsformer än statliga anslag tillämpats. **Region Värmland** anser att större investeringar i högre grad än idag bör finansieras på annat sätt än enbart via statliga anslag när det finns förutsättningar för det.

Stockholms Handelskammare inser att anslagsfinansiering genom nationell plan för transportinfrastruktur inte klarar av att hantera det investeringsbehov som finns i dagens infrastruktur och därför måste andra sätt att finansiera den utredas och övervägas. Inriktningsunderlaget saknar tillräckligt resonemang om alternativ finansiering. **SKR** anser att anslagsfinansieringen behöver kompletteras med andra finansieringslösningar för att möta framtidens behov inom transportsystemet. Det är även angeläget att dra nytta av de finansieringsmöjligheter som finns via EU. **Swedtrain** och **Ljungby kommun** rekommenderar att alternativ finansiering bör utredas i större utsträckning. Ett förslag är att kolla på vilka projekt som är möjliga att lyfta ur den nationella planen för att få annan finansiering. **Östsvenska Handelskammaren** menar att dialogen ska öppnas upp för med-, låne- och alternativ finansiering.

Tåg företagen anser att alternativa finansieringsformer måste bejakas och genomförandet av de stora infrastrukturprojekten bör ske i separata organisationer och med säkrad finansiering. **Europakorridoren** är även de positiva till alternativ finansiering för att inte ta investeringsutrymme från nationell plan. **Landskrona stad** instämmer, men lyfter att större strategiska

projekt som är angelägna och till stor del kan finansieras genom avgifter och därmed utanför den nationella infrastrukturplanen bör prioriteras.

Samarbetet Botniska korridoren vill se att regeringen fattar beslut om att använda alternativa finansierings- och utförandemodeller för att påskynda och effektivisera viktiga investeringar i stamnätsskorridorerna och det övergripande nätet samt att Trafikverket får uppdrag att beskriva hur detta ska utföras i den nationella planen 2026–2037.

Region Skåne lyfter att regeringen bör se över befintliga finansieringsmodeller och möjliggöra alternativa finansieringsupplägg. **IKEA i Älmhult** anser att dagens anslagsfinansiering kan behöva kompletteras med andra finansieringslösningar. De understryker dock att alternativ finansiering inte alltid kan vara förstahandsalternativet, men bör prövas i mer avgränsade och gränsöverskridande projekt.

Byggföretagen anser att Trafikverket måste fokusera på att höja sin genomförandeförmåga och att alternativa finansierings- och genomförandeformer är en viktig del för att detta ska vara möjligt. Förutom alternativfinansiering så föreslår Byggföretagen att skuldankaret i de offentliga finanserna ska överordnas saldomålet och ett balansmål införs. Det innebär att om skuldankaret exempelvis sätts till 40 procent av BNP så skulle över 500 miljarder kronor kunna frigöras över en 10-årsperiod för tillväxtinvesteringar i bland annat infrastruktur och kraftförsörjning.

Pappers efterfrågar också ett balansmål som ersättning till överskottsmålet och anser att det är möjligt och att det är rätt att öka statsskulden för att åtgärda underhållsskulden samt investera i el-infrastrukturen.

Mellansvenska Handelskammaren anser att det är viktigt att det finns alternativ finansiering, särskilt för åtgärder kopplade till den gröna omställningen inom industrin. De vill även betona att utgångspunkten i alternativ finansiering inte ska vara att man förväntar sig att näringslivet ensamt ska bära kostnaderna för infrastrukturprojekt. De lyfter vidare att en del av alternativa finansieringar kan vara att investera i objekt som kan få medfinansiering från EU för att få mer infrastruktur för pengarna. **Infram** anser att möjligheten till alternativa finansieringslösningar samt att positiva och negativa konsekvenser av dessa bör utredas. Vidare lyfter de vikten av att regeringen inte som utgångspunkt antar att näringslivet ska finansiera nödvändiga investeringar.

Västsvenska Handelskammaren anser att möjligheterna med alternativ finansiering ska ses över, särskilt lånefinansiering. De lyfter dock att många projekt inte lämpar sig alls för alternativ finansiering, men med rätt finansieringsform för rätt projekt är det välkommet. **Handelskammaren Mälardalen** stödjer alternativa finansieringsmodeller för nybyggnation i transportinfrastruktur, men lyfter att principen om brukarfinansiering bör beaktas.

Handelskammaren Mittsverige ser att alternativa finansieringsformer ska vara huvudspåret samt möjligheterna med EU finansiering och Natomedlemskapet. **Handelskammaren Värmland** anser att större samhällsviktiga investeringar ska realiseras genom alternativ finansiering. **Handelskammaren Värmland, Region Värmland** och **Region Örebro län** hoppas därför att Trafikverket kan konkretisera vilka finansieringsformer som är lämpliga att gå vidare med för olika typer av objekt i åtgärdsplaneringen.

Kristinehamns kommun välkomnar alternativa finansieringslösningar genom exempelvis höjda banavgifter, men anser att det behövs ett bredare angreppssätt i hur transportinfrastrukturen ska finansieras, samt att detta inte ska slå mot målet om överförflyttning utav gods.

Innovationsföretagen är positiva till att utveckla alternativa finansieringsmetoder och affärsmodeller, som till exempel offentlig-privat samverkan, vilket kan möjliggöra en ökad tillgång till kapital och expertis samt främja effektivitet och innovation. De tycker även att man bör ge Trafikverket i uppdrag att driva några pilotprojekt utifrån ett LCC-upplägg, för att få optimerade projekt inte bara utifrån genomförandeskedet utan även med beaktande av hela livscykelkostnaden.

Region Västmanland anser att se över alternativa finansiering är en möjlighet som behöver tas tillvara på dels för att utveckla i efterfrågad takt, dels nu när näringslivsaktörer visar intresse att bidra till lösningar både finansiellt och kunskapsmässigt.

Region Örebro län lyfter att alternativ finansiering är bra men att det är viktigt att varken näringsliv, regioner eller kommuner ska förväntas ta kostnader. De lyfter vidare att om staten börjar förvänta sig att regioner och

kommuner samfinansierar åtgärder i statlig infrastruktur med egna skattemedel påverkar det kärnuppdraget för regioner och kommuner negativt. De anser att regeringen behöver hitta en lösning på det.

Svensk Kollektivtrafik bedömning är att den ekonomiskt mest fördelaktiga formen av finansiering för staten normalt är anslag eller statlig lånefinansiering. Alternativa finansieringssätt innebär en högre kostnad, exempelvis när aktörer i privat sektor erbjuder finansieringslösningar för transportinfrastruktur eftersom de i allmänhet kräver högre avkastning jämfört med statens lånekostnad. **Seko** menar att man kan behöva tänka nytt kring det finanspolitiska ramverket, lånefinansiera eller arbeta med särskilda skatter riktat mot infrastrukturområdet. Ett exempel på en sådan kan vara en beredskapsskatt bland annat för att anpassa infrastrukturen efter de krav som kommer ställas på Sverige i och med Natointrädet. En annan möjlig modell är att det eftersatta underhållet betas av enligt plan och att vissa nya projekt lyfts ur planen och finansieras på andra sätt. Infrastrukturprojekt bör aldrig finansieras på så sätt att samhället förlorar den demokratiska kontrollen över hur infrastrukturen används.

Svemin anser att statens brist på investeringsmedel innebär att det är helt nödvändigt att jobba mer med alternativa finansieringslösningar. Därför ser Svemin tydliga behov av att akuta och stora infrastrukturprojekt ska kunna ske separat, såväl organisatoriskt som finansiellt, frikopplat från statens ettåriga budget.

Region Kronoberg lyfter att kommuner och regioner inte ska behöva finansiera eller medfinansiera det som direkt är ett statligt ansvar och anser att det strider mot finansieringsprincipen. De anser också att de trafikeringskostnader som är på både järnväg och väg, som regionerna bekostar, också måste ses som medfinansiering.

7.5.1 Lånefinansiering och medfinansiering

2030-sekretariatet vill se kompletterande finansiering och nya finansieringsmodeller inklusive statliga lån och delfinansiering från näringslivet, kombinerat med skärpta åtgärder för kostnadskontroll. Även ökad medfinansiering från näringslivet vore välkommen, där Trafikverkets bedömning att ”Objekt bör prioriteras utifrån transportpolitiska mål, inte utifrån möjligheterna till alternativ finansiering” bör justeras så att

möjligheterna till kompletterande finansiering och därmed minskade kostnader för statskassan behandlas konstruktivt i bedömningsunderlaget.

Föreningen svenska järnvägsfrämjandet anser att nybyggnation av järnvägen ska lånefinansieras för att byggandet ska kunna ske oavbrutet och inte påverkas av skiftande politiska majoriteter. **Region Jönköpings län, Sundsvall kommun, H2 Green Steel AB** och **Norrbotniabanan AB** är också positivt inställda till lånefinansiering. **Nya Ostkustbanan, Region Dalarna** och **Sveriges Åkeriföretag** föreslår finansiering med en kombination av lån och med finansiering från EU. **Sydsvenska Industri- och handelskammaren** stöder behovet av att möjliggöra lånefinansiering och lyfter vidare att formulera sammanhållna projekt som dessutom kan formuleras som funktionsinvesteringar är ett väl beprövat sätt att implementera lånefinansiering och avgränsa risker. **Handelskammaren Jönköpings län** ser att alternativa finansieringar exempelvis lånefinansiering och privata lösningar bör utredas vidare.

Riksorganisationen Hela Sverige ska leva lyfter att medfinansiering drabbar de företag, kommuner och regioner med sämre ekonomi trots lika stora behov och anser därför att det är bättre att öka den nationella ramen som helhet.

Fackförbundet ST lyfter att det också finns möjlighet för riksdagen att besluta om att ta upp lån i Riksgälden för att finansiera infrastrukturprojekt, och regeringen eller Trafikverket kan träffa överenskommelser med kommuner och enskilda om medfinansiering. Detta är ett sätt att undvika att investeringar i viktig transportinfrastruktur konkurrerar om budgetutrymmet med andra kortsiktigt angelägna utgifter. Fackförbundet ST anser att det bör finnas en större öppenhet för att lånefinansiera till infrastruktursatsningar, och att detta bör diskuteras inom ramen för den översyn som idag görs av det finanspolitiska ramverket.

Länsstyrelsen Värmland ser att lån, investeringsstöd från EU, avgiftssystem och näringslivets vilja att bidra med mer behöver studeras noga. Länsstyrelsen framhåller i det sammanhanget vikten av att alternativa finansieringar inte oproportionerligt drabbar glest befolkade och resurssvaga delar av landet.

Ett konkret förslag om medfinansiering av ett specifikt objekt från stad och region tas upp av två remissinstanser.

7.5.2 Samfinansiering

Länsstyrelsen Kronoberg ser potential i större anslag till samfinansiering då det kan kostnadseffektivisera investeringar. **Region Skåne** instämmer att samfinansiering är positivt, men anser att det har inneburit att utrymmet för insatser i den regionala infrastrukturen har urholkats och onödig administration. **Infram** lyfter att förutsättningarna för hur och om samfinansiering ska ske måste bli mer transparent och förutsägbart än vad det hittills varit. **Region Kronoberg** efterlyser ett tydliggörande kring vikten av samfinansiering som en finansieringsform och att den behöver tydliggöras i den nationella planen. **Region Blekinge** lyfter att risken med en alltför stor andel samfinansiering är att andra viktiga åtgärder på det regionala vägnätet som länsplanen ska bekosta, uteblir. De menar på att åtgärder i nationell plan och regional plan ställs emot varandra. Vidare saknar de tydliga riktlinjer vad som gäller för samfinansiering av åtgärder i nationell plan, varför vissa åtgärder kräver samfinansiering och på vilken nivå samfinansieringen ska ligga. De lyfter vidare att det finns en risk med samfinansiering då uppfattningen är att ju mer pengar som läggs på samfinansiering, desto större är möjligheten att objektet genomförs/lyfts in i nationell plan och anser att problematiken behövs lyftas.

7.5.3 Offentlig-privat samverkan (OPS)

Företagarna anser att regeringen bör främja privat finansiering av infrastruktur för att frigöra resurser för investeringar. Den modell som kallas OPS (Offentlig-Privat Samverkan) har noggrant utvärderats, enligt utredningen SOU 2017:13, och regeringen bör följa utredningens rekommendationer genom att genomföra ett antal projekt med denna finansieringsform. **Transportföretagen** uttrycker att regeringen bör uppdraga till Trafikverket att starta upp en försöksverksamhet med alternativ finansiering (OPS) utifrån modellen i SOU 2017:13. **Svensk Kollektivtrafik** understryker att det är mycket viktigt att staten inte ska ingå OPS-avtal eller liknande avtal som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls nere.

8. Effekter av olika ramar

Länsstyrelsen Stockholm anser att Trafikverket bör utveckla och beskriva effekterna av infrastrukturens påverkan på ekonomisk tillväxt.

8.1 Forskning och innovation skapar hög samhällsnytta

Vetenskapsrådet instämmer i att uthålliga anslag till forskning och innovation generellt skapar hög samhällsnytta även om det inte går att beräkna nyttan i alla enskilda fall. **RISE** lyfter också behovet av långsiktiga samarbeten, internationellt och mellan olika aktörer.

SGI anser att fortsatta satsningar på forskning och innovation (FoI), kunskapsutveckling och strategiska forskningssamarbeten är väsentligt för utveckling och effektivisering av infrastrukturens systemet och omställningen till ett klimatrezilient samhälle. SGI anser att stora samhällsbesparingar kan göras genom minskning av de geotekniskt relaterade kostnaderna och effektivare och mer hållbara metodval.

Vinnova menar att det krävs en genomgripande samverkan mellan olika aktörer både inom den offentliga sektorn inklusive forskningsfinansiärer, men även med privata aktörer för att försvara Sveriges framskjutna position inom forskning som rör transporter och infrastruktur. Vinnova påminner också om att det krävs fortsatt forskning och innovation inom området för att bland annat prognoser, standarder och förutsättningar för digitalisering ska fortsätta utvecklas.

Trafikanalys önskar en tydligare verksamhetskoppling av ramanslaget till FoI, vilket **SGI** också ser som en förutsättning. **Trafikanalys** saknar även en analys över hur olika myndigheters forskning inom transportområdet skiljer sig, kompletterar och växelverkar med varandra.

Riksidrottsförbundet vill betona vikten av forskning och arbete för att förändra människors resvanor, inte minst för fritidsresor, för att få mer klimatsmarta transporter.

Svensk Kollektivtrafik anser att forskning och innovation är verktyg för att utveckla kunskap, metoder och modeller som syftar till att öka transporternas samhällsnytta. Det är också ett verktyg för att bygga framtidens kompetens och således viktig för kompetensförsörjning. De

ställer sig därför positiva till Trafikverkets förslag till anslagsnivå för forskning.

8.2 Effekter av olika sociala villkor

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att det behövs en tydligare analys för hur/vad föreslagna insatser/aktiviteter/beslut får för konsekvenser för olika grupper av män, kvinnor, barn, unga och grupper utifrån olika sociala villkor – hur det kan drabba dem och vem samhällsnyttan ska vara till för.

LO anser att ett större fokus behöver läggas på att utveckla ett transporteffektivt samhälle som säkerställer god tillgänglighet för alla oavsett var man bor eller vad man har för inkomst.

8.3 Integrering av hållbarhetsaspekter

Länsstyrelsen Blekinge, Länsstyrelsen Kronoberg och Länsstyrelsen Västra Götaland ser inte att inriktningsunderlaget integrerat hållbarhetsaspekterna tillräckligt. Länsstyrelsen Blekinge och Länsstyrelsen Västra Götaland anser att ASEK inte är tillräcklig för att spegla hållbarhetsaspekterna då resultatet blir att en betydande del av de medel som satsas inte leder i en hållbar riktning.

Länsstyrelsen Stockholm anser att hållbarhetsaspekter behöver integreras i större utsträckning och målsynergier behöver identifieras och eftersträvas tydligare, något även **Länsstyrelsen Västra Götaland** instämmer i.

9. Sjöfart och luftfart

9.1 Sjöfart

Svensk Sjöfart menar att regeringen behöver vidta ytterligare åtgärder för att stärka sjöfartens konkurrenskraft. Sjöfarten och vattenvägens kapacitet kan utnyttjas mer än idag. Detta kräver åtgärder som översyn av avgifter, mer effektiv lotsning, mer fokus på noder och hamnar, etc.

Svensk Sjöfart uttrycker sin besvikelse över att huvudrapporten inte haft samma ambition som regeringens tydlighet i direktiven. De undrar om Trafikverket klarar att ta det ansvar som ligger i att myndigheten ska vara just trafikslagsövergripande planeringsmyndighet med tanke på att det trots en tydlig inriktning från regeringen inte genomsyrar huvudrapporten. Svensk Sjöfart förutsätter därför att regeringen ser över ansvaret för planeringen i syfte att säkerställa att ambitionerna om ett helhetsperspektiv på transportsystemet faktiskt uppnås. De noterar att det finns en bakgrundsrapport om sjöfartens unika förutsättningar, men menar att den inte förefaller ha beaktats närmare vid framtagande av huvudrapporten. Svensk Sjöfart har kommenterat enskilda förslag från rapporten. Några av dem är: utarbeta möjligheter till statligt stöd eller medfinansiering för åtgärder inom hamnarnas geografiska ansvarsområden; utarbeta en plan för hur tillgången till el och kapaciteten i elnätet ska kunna möta hamnarnas framtida effektbehov; kartlägg hur de olika förnybara bränslena kommer att fördelas över hamnarna i Sverige och bedöm vilka eventuella åtgärdsbehov som kan komma att uppstå.

Stockholms stad anser att inriktningsunderlaget saknar stora delar av sjöfartens utmaningar och utvecklingsbehov och föreslår åtgärder med målsättningen att stödja sjöfartens utveckling. **Copenhagen Malmö Port** och **Karlstads Kommun** betonar också att sjöfart får obetydligt fokus i inriktningsunderlaget. **Länsstyrelsen Stockholm** tycker att det är viktigt att vattenvägar och sjötrafik värderas på samma sätt som vägar och trafik på land. Länsstyrelsen saknar beskrivning av ambitionen för transporter i skärgårdsmiljö och riktlinjer för statlig bilfärja.

Sjöfartsverket anser att det bör göras en tilläggsskrivning om eftersatt underhåll för den maritima infrastrukturen i inriktningsunderlaget, för att uppmärksamma om tillståndet och läget kopplat till sjöfarten som trafikslag. Det eftersatta underhållet inom sjöfarten handlar om behovet av att

bibehålla farleders kapacitet (inklusive kanaler och slussar) av tillräckligt djup samt underhållet av farledernas utmärkning i form av sjösäkerhetsanordningar.

Trelleborgs hamn anser att inriktningsunderlaget helt utelämnat samtliga strategiska frågor om sjöfart som Trafikverket tagit fram i en annan underlagsrapport. De önskar därför att dessa behov och utmaningar som beskrivits även finns i inriktningsunderlaget. De saknar också resonemang och förslag kring hur staten kan tas ett större ansvar för att på ett funktionellt sätt stödja anpassningarna till sjöfartens framtida drivmedel.

Vänersamarbetet välkomnar utredningar kring digitalisering av sjöfarten, men menar på att för ett väl fungerade transportsystem inom sjöfarten behövs även satsningar på mer grundläggande förutsättningar, som tillgänglighet i form av hamnar, slussar och farleder samt översyn av avgiftssystemet.

Kristinehamns kommun anser att det är av yttersta vikt att staten tar ett ökat ansvar när det gäller sjöfarten. Detta ansvar bör innefatta infrastrukturåtgärder för att förbättra tillgängligheten till och från hamnanläggningar, samt utveckling av medfinansieringsalternativ.

Sällskapet Svea kanals vänner anser inte att frågeställningen kring sjöfart tas upp tillräckligt djupt. De mer ingående analyser som skulle kunna utgöra grunden för ett fortsatt resonemang saknas, liksom i det underlag som ligger till grund för nu gällande plan. Därav förordar sällskapet att en transportslagsövergripande åtgärdsvalsstudie med särskilt fokus på inlandssjöfartens roll och potential genomförs. Sällskapet Svea kanals vänner anser också att jämfört med den rollen pråm- och kanalsjöfarten spelar på den europeiska kontinenten har den en allt för liten roll i inriktningsunderlaget. Sällskapet menar att Trafikverket inte tillräckligt beaktat den utveckling som äger rum i övriga EU-länder.

LO anser att infrastrukturplaneringen behöver säkerställa tillräcklig isbrytarkapacitet för befintliga och kommande industrisatsningar.

Norrbottens handelskammare påpekar att isbrytning likt snöröjning av väg och järnväg bör finansieras av statliga anslag för att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen. **Pappers, SCA** och **Skogsindustrierna** instämmer med båda ovan. **Sjöfartsverket** saknar

resonemang kring vilken betydelse en välfungerande isbrytning har för transportsystemet. De menar att Sveriges isbrytarförmåga har direkt bäring på funktionsmålet, där en avsaknad av isbrytarkapacitet medför att delar av det svenska transportsystemet blir obrukbart under stor del av året. Detta har i sin tur påverkan på stora delar av Sveriges försörjning. Då den tekniska livslängden på samtliga av Sjöfartsverkets fem isbrytare börjar löpa ut behöver isbrytarflottan fortsatt förnyas utöver den pågående nyanskaffningen. **Sjöfartsverket** och **Svensk Sjöfart** vill se att det i kommande plan prioriteras medel för fortsatta nyinvesteringar i isbrytarflottan för att upprätthålla isbrytarkapaciteten i framtiden. **Svemin** anser att isbrytningen bör finansieras genom anslag då de menar på att vinterväghållningen handlar om tillgänglighet och bör hanteras lika oavsett om den utgörs av snöröjning till lands eller isbrytning till sjöss.

Handelskammaren Mittsverige anser även de att isbrytning bör ses på samma sätt som vägunderhåll och kostnaden tas från statskassan. **SSAB** lyfter vikten av en fungerande sjötransport i form av kapacitet i hamnen, isbrytning, möjlighet för fartygen att tanka miljövänligt bränsle etc.

Region Gotland framhåller att färjetrafiken till och från Gotland måste ses som en del i den nationella infrastrukturen och i nationell plan hanteras i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur. **Baltic-Link Associations** vill understryka att det saknas ett resonemang kring hur det nationella transportnätet och infrastrukturen behöver anpassas, förändras och utvecklas för att möta en ökad östorienterad handel, inte minst hamnarna i Blekinge.

Region Värmland anser att avgiftsstrukturen för sjöfart bör vara utformad på ett sätt som gör transportslaget konkurrenskraftigt mot andra alternativ där geografisk hänsyn tas för områden som inte har förutsättningar att täcka kostnader fullt ut med avgifter. Det innebär att marginalkostnaderna för att upprätthålla färleder och lotsar inte kan täckas av avgifter till fullo på alla ställen. De lyfter vidare att ökat slitage på vägar och järnvägar, ökade utsläpp, trängsel och kapacitetsbrister som skulle uppstå om sjögodset skulle flyttas över till tåg eller lastbil också bör vägas in i avgiftsstrukturen.

SRF föreslår att anslagen till färjetrafik i skärgården bör ökas med 10% och anser att det är en för liten andel av investeringarna som går till sjöfart. De

anser också att formerna för anslagsfinansiering bör övervägas att ses över där EU kan vara en finansieringsmöjlighet för transporter till öarna.

I samband med elektrifieringen av sjöfart och att mer gods flyttas från land till sjötransporter, samtidigt som klimatpåverkan måste minska, anser **Liquid Wind** att behovet av flytande förnybara sjöfartsbränslen kommer att öka enormt. De föreslår produktion av elektrobränslen för att möjliggöra det. En framtidsfråga som Liquid Wind anser borde hanteras handlar om vissa hamnars möjlighet att ta emot infångad koldioxid: hamninfrastruktur för lagring och hantering av koldioxid som fångas in från utsläpp ombord på fartygen (CCU/CCS). Vidare anser de att det är angeläget att ett stöd riktas specifikt till elektrobränslen och ytterligare en åtgärd de föreslår är att regeringen skulle kunna införa ett samordnat stöd för bio-CCS och bio-CCU.

Seko lyfter att stämpelskatten är ett hinder för förbättringar som skulle göra sjöfarten till ett mer attraktivt yrke, det kan dels hamna om satsningar som gör det bättre för personalen ombord eller om redaren satsar på miljöinnovationer. Seko manar till att inte undanta upphandlad sjöfart från eventuellt nya tonnageskatte regler som i kombination med att Trafikverket, i en annan utredning, öppnar upp för utländska flaggor på den upphandlade trafiken till och från Gotland riskerar att skapa ett system där det finns upphandlad trafik på Gotland som går under utländsk flagg med utländsk tonnageskatt.

För att utnyttja sjöfartens potential än mer anser **Svemín** att Sjöfartsverkets ekonomi behöver förstärkas i syfte att kunna stärka transportslagets konkurrenskraft.

9.1.1 Hamnar

Svensk Sjöfart delar förslagen och motivering i delen om intermodala transporter, men vill särskilt understryka att förbindelser på land till och från hamnar och framförallt integrationen mellan de olika trafikslagen är avgörande för att förbättra nodernas funktion. Detta medan åtgärder för att utöka kapaciteten i vissa hamnar kan vara eftersträvansvärt, men endast i undantagsfall bidra till exempelvis en ökad intermodalitet.

Copenhagen Malmö Port anser att det behövs ett större ansvar från staten för att hamnarna ska ha en chans att tillmötesgå ökade behov och krav. **SKR** anser att statlig finansiering i större utsträckning behöver bidra till hamnarnas utveckling då de är en viktig del av transportsystemet.

Copenhagen Malmö Port anser att infrastrukturen är internationell och därför kräver ett sådant perspektiv på planeringen av transportinfrastrukturen, inklusive hamnar, landanslutningar till hamnar och färleder.

Trelleborgs hamn anser att staten bör satsa på att ta fram ett nationellt investeringsstöd för anläggningar, inkluderat hamnar, för att möjliggöra satsning där hamnar har potential att vara strategiska noder när det gäller samhällets omställning till ett hållbart energisystem.

Copenhagen Malmö Port, Göteborgs hamn och Trelleborgs hamn anser att det saknas förslag på hur corebegreppet blir ett tydligt prioriteringsverktyg i kommande plan och hur stomnätshamnarna fortsatt kan stärka sina roller som viktiga hubbar i det europeiska transportsystemet. **Göteborgs hamn** lyfter även att det är en utmaning att det råder osäkerhet kring vad corehamnsstatus innebär nationellt i Sverige och saknar att denna status inte särskiljs i den svenska infrastrukturplaneringen.

Försvarsmakten vill betona betydelsen av resilienta och redundanta land- och sjöförbindelser mellan Sverige och kontinenten där tåg färjorna har en särställning. Uppdraget bör utökas till att identifiera fler svenska hamnar med kapacitet att motta tåg färjor, utöver Trelleborg.

Sjöfartsverket vill särskilt lyfta två av underlagsrapportens beskrivningar av hamnarnas kommande investeringsbehov. Den första avser hamnarnas framväxande roll som energi-noder i transportsystemet. Sjöfartsverket tillstyrker förslaget om att det bör utarbetas riktade stöd till relevanta hamnar för att klara sjöfartens omställning och ökade elektrifiering samt en plan för hur tillgången på el och kapaciteten i elnätet ska kunna möta framtida effektbehov. Det andra exemplet på identifierade investeringsbehov som Sjöfartsverket lyfter avser hamnarnas utmaning att tillhandahålla alternativa och förnybara bränslen för sjöfarten. I framtiden är det troligt att flera bränslen kommer samexistera i en bränslemix och att framdriftstekniker kommer att introduceras och användas parallellt. Det är dock en teknologisk

utmaning att bygga en nödvändig och robust infrastruktur för produktion, lagring och distribution av bränslena. Sjöfartsverket instämmer därför i att det bör kartläggas hur bränslena kommer att fördelas mellan hamnar, vilka åtgärdsbehov detta medför samt att ett stöd för hamnar att klara investeringar i denna bränsleinfrastruktur bör övervägas. Även **Transportföretagen** anser att staten behöver ta ett ansvar för att stödja hamnarnas anpassning till sjöfartens kommande behov.

Handelskammaren Mittsverige anser att sjöfarten behöver utvecklas och förstärkas, där hamnarna behöver ses i systemperspektivet.

AB Volvo vill se ett 100 procent fossilfritt transportsystem och åtgärder för att underlätta omställningen av sjöfarten är därför prioriterade. Hamnarna har en viktig roll i infrastrukturen och de åtgärder och förslag som Trafikverket lyfter fram för en effektivare sjöfart med lägre utsläpp stöds av AB Volvo. De anser att för att främja omställningen bör även fartyg under 400 bruttoton undantas från beskattning av elektrisk landström. En skatteväxling till skattefria fossila bränslen kan vara en form för finansiering.

Karlstads kommun anser att staten behöver ta ett större ansvar för infrastrukturen till och från hamnar, se över avgiftsformerna samt genomföra de planerade investeringar.

För att kunna utveckla hamnar och göra nödvändiga investeringar för intermodala, miljövänliga och effektiva transporter anser **Region Värmland** att statens engagemang bör öka i dessa delar. **Örnsköldsvik kommun** menar att stöd bör prioriteras till djuphamnar för att hantera ”short sea shipping” med containergods. Det är en kostnadseffektiv och tidseffektiv metod för att uppnå ökad robusthet och hållbarhet i transportsystemet.

Vänersamarbetet vill poängtera vikten av att hamnarnas roll i infrastrukturplaneringen synliggörs i underlaget. De menar även på att investeringar i hamnar är en väsentlig förutsättning för att stärka svensk sjöfart, öka konkurrenskraften och bidra till överflyttning av gods. De anser därför att underlaget behöver kompletteras med att även omfatta utvecklingen av hamnar, tillgänglighet för sjöfarten samt ett utvecklat resonemang kring sjöfarten i beredningsplaneringen. Vänersamarbetet vill vidare se en långsiktig statlig del av finansiering av investeringar i de mindre hamnarna då dessa bland annat är en viktig del av intermodaliteten.

Landskrona stad anser att hamnar och varvsverksamheters strategiska och nationella betydelse bör ingå i bedömningen av statliga investeringar i hamnar. De är även i behov av godsterminalstruktur.

9.2 Luftfart

Trafikanalys tycker det är otydligt om Trafikverket anser att nationell plan ska beskriva nödvändig infrastruktur och andra för luftfarten nödvändiga system. **Region Sörmland, Luftfartsverket, Trafikanalys, Transportföretagen** och **Östsvenska Handelskammaren** delar uppfattningen om behovet av att peka ut en ansvarig organisation för den långsiktiga planeringen av luftrummet. **Transportföretagen** tycker Trafikverket bör få utpekad ansvar som samordnande myndighet för luftfartens infrastruktur. **Sundsvalls kommun** föreslår att en myndighetssamordning för det undre luftrummet bör införas, där en region kan stå modell för det övriga landet att kopiera. Kommunen lyfter att de kan fungera som bas för utveckling, testning och implementering för ett nationellt regelverk.

Luftfartsverket anser att det behövs ett helhetsgrepp vad gäller planering, ansvar och finansiering avseende infrastrukturen för luftfart. De instämmer med att en ansvarig organisation bör pekas ut för luftrummet och att det blir dess ansvar att ta fram en långsiktig planering av luftrummet. **SKR** stödjer Trafikverkets förslag om att utveckla formerna för den långsiktiga planering av luftrummet och deltar gärna i ett sådant arbete. **SKR** anser att staten behöver ta ett större ekonomiskt ansvar för de regionala flygplatserna. **Karlstad kommun** anser att staten behöver ta ett större ansvar att bistå kommunerna i omställningsprocessen som syftar till att kunna bemöta luftrummet regleringar och integrering med traditionell flygtrafik i sin fysiska planering.

Transportstyrelsen anser att det är Trafikverket som har ansvar för planeringen av luftrummet och att det därför inte saknas ett tydligt ansvar, som uttrycks i inriktningsunderlaget. **Region Örebro län** tycker däremot att förslaget att tydliggöra planeringsansvaret i luftrummet är mycket bra och ser att drönare har stor potential. De lyfter dock att det innebär att elkapaciteten vid flygplatser behöver säkras för både drönare och elflyg. **Örebro Kommun** stödjer förslaget att staten behöver tydliggöra planeringsansvaret för luftrummet och önskar tydligare vägledning i samband med fysisk

planering. **Sveriges regionala flygplatser** stämmer in i att finns uppenbara oklarheter i ansvarsfrågan och ett tydliggörande av vem som har ansvaret för planering av den långsiktiga utvecklingen av luftrummet är helt avgörande. **Swedavia AB** uttrycker att gällande planering och reglering av U-space för att möjliggöra ny luftmobilitet med drönare och eVTOLS är skyndsamma insatser nödvändiga. Det behövs en reglering som med ett helhetsperspektiv både möjliggör ny luftmobilitet och samtidigt värnarom luftfartens behov och flygplatsernas funktionalitet.

Förutom modernisering av luftfartens infrastruktur behöver även drift och underhåll beaktas. På europeisk nivå finns det en plan för det, men **Luftfartsverket** saknar det för Sverige. Luftfartsverket efterfrågar också en fördjupad förstudie om modernisering av luftfartsinfrastrukturen. De lyfter även att det bör beaktas att det kan komma moderniseringskrav på luftfartens infrastruktur med anledning av Sveriges medlemskap i Nato.

Luftfartsverkets synpunkter är framför allt relaterade till underlagsrapporten för Luftfart och förslag de ger är exempelvis:

- Det saknas utpekat ansvar i flera frågor och därför föreslås ett sammanhållet ansvar, och detta är även positivt för totalförsvaret.
- Understryker vikten av att bibehålla backup-lösningar och anser att förslaget att utreda finansiering för det bör ske skyndsamt.
- Beredskapsflygplatser behöver ses över
- Om det ska göras en utredning av finansiering och kostnader för flygvädertjänsten, bör också flygplatsernas och flygledningsorganisationernas kostnader beaktas, utöver SMHI:s.

Om det finns en risk att flygplatser inte kan uppfylla sina funktioner som beredskapsflygplatser utifrån regelverk och lagstiftning anser **Region Värmland** att dessa behöver ändras eller anpassas.

Transportstyrelsen lyfter att det behövs finansieringsstöd för att kunna möjliggöra en omställning till ny teknik och ny infrastruktur på flygplatser. Vidare saknar de en kostnadstäckande finansieringsmodell för reservsystem inom luftfarten.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att inte godkänna någon ytterligare planering för utbyggnad av flygplatser. De menar på att

prognoser visar på att ingen användning av utsläppsfria tekniker kommer att ta omfattande marknadsandelar de kommande årtiondena.

Visita anser att ett aktivt arbete för att attrahera fler internationella linjer och på så sätt öka inresandet till Sverige, inte minst till Arlanda, är av betydelse för besöksnäringens utveckling runt om i hela Sverige. **STF** efterfrågar att besöksnäringens perspektivet finns med när infrastrukturen kring och på Sveriges flygplatser planeras och vill att viktiga flygplatser ansluts till kollektivtrafiken. Vidare menar **Svensk Turism AB** och **STF** att elektrifiering av flyg öppnar upp nya möjligheter. Där det idag finns sista-milen-problematik skulle anropsstyrd trafik eller i framtiden förarlösa drönantransporter kunna vara av intresse. Sträckor som är intressanta för turismen, men som har låga nivåer av arbetspendling, skulle kunna trafikeras med elflyg i framtiden.

Svensk Pilotförening tycker det är både märkligt och oroväckande att i stort sett samtliga väsentliga delar rörande luftfarten helt utelämnats. De ställer sig frågande till om Trafikverket är moget att axla det övergripande ansvaret för luftfart. Utöver det är **Svensk Pilotförenings** synpunkter framför allt relaterade till underlagsrapporten för luftfart. **Region Dalarna** anser att flyg och drönare är ett betydande komplement i de delar av landet där tillgängligheten via andra trafikslag är otillräcklig.

Swedavia AB anser att ett styrmedel som negativt påverkar luftfarten och svenska flygplatser är flygskatten. Skatten leder till sämre konkurrenskraft för svenska flygplatser relativt andra i norra Europa. Sämre konkurrenskraft leder till lägre tillgänglighet och därmed en motverkande effekt på det övergripande transportpolitiska målet och på funktionsmålet. Skatten har inte heller en konstruktion som skapar incitament för luftfartens klimatomställning. Swedavia anser att styrmedel ska vara riktade mot utsläpp och inte mot transportslaget flyg. Styrmedel behöver vidare vara konkurrensneutrala gentemot andra länder framför allt inom Europa. Nationell särreglering inom detta område leder till snedvridning av konkurrens, är inte effektivt och får negativa effekter för tillgängligheten, menar de.

Regionen och Länsstyrelsen i Norrbotten saknar ett resonemang kring de regionala flygplatsernas roll i transportsystemet samt förutsättningar för finansiering. **Region Jämtland Härjedalen** anser att resepolicy hos statliga

och offentliga myndigheter behöver möjliggöra resor med flyg för att flyget inte ska urholkas. Staten kan bidra till omställningen genom att öppna för elflyg på upphandlade flyglinjer. **Norrbottnens och Västerbottnens handelskammare** understryker att flyget är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv i delar av landet där alternativa transportsätt är få.

Svenskt näringsliv uttrycker att Sveriges hamnar och flygplatser behöver rätt förutsättningar, skatter och avgifter bör därför ur ett internationellt perspektiv vara konkurrenskraftiga. **Fackförbundet ST** ser också att en välfungerad luftfart är nödvändig. En långsiktig förutsättning för detta är utvecklingen av och därmed tillgången till mer hållbara drivmedel. Här menar Fackförbundet ST att staten behöver ta ett större ansvar för att stimulera denna utveckling. De uppmärksammar också att det finns ett specifikt behov av en översyn av finansieringsmodellen för luftfarten.

Sundsvalls kommun anser att utvecklingen av luftfarten inte bara hämmas utan snarare hindras av regelverk och brist på finansiering.

Transportföretagen menar att inriktningsunderlaget inte återspeglar det bedömda behovet på statligt stöd som krävs för att finansiera nödvändiga investeringar kopplade till hållbar luftfart. Detta riskerar att fördröja implementeringen av fossilfritt flyg samt den ökade tillgänglighet som det har förutsättning att skapa.

Karlstads kommun konstaterar att skrivningen om Karlstads flygplats på i inriktningsunderlaget bör lyftas bort då detta är ett faktafel och en feltolkning av miljötillståndet.

9.2.1 Helikopter

Sjöfartsverket och **Transportföretagen** är av uppfattningen att huvudrapporten helt saknar resonemang kring utveckling av infrastrukturen för det samhällsviktiga helikopterflyget. **Sjöfartsverket** menar att de helikopterflygplatser som etableras inom ramen för SOLO-projektet bör adderas till beredskapsflygplatssystemet för att säkra en framtida förvaltning av dessa. Kostnaderna för helikopterflygplatserna särskiljer sig jämfört med de övriga beredskapsflygplatserna, varför en annan typ av finansiering är nödvändig. Regeringen bör därför tilldela Trafikverket ansvaret för ett nät med helikopterplatser med PinS-procedurer som en del av beredskapsflygplatssystemet.

10. Övrigt

Trafikanalys ser att det vore en fördel för den svenska statsförvaltningen om Trafikverket i högre grad drog nytta av det utvecklingsarbete som bedrivs av andra myndigheter, exempelvis Trafikanalys. De önskar även att det remitterade underlaget hade tydligare fokus på de frågor som hör till processen för infrastrukturplanering. Det är viktigt att inte belasta remissinstanserna mer än motiverat. Trafikanalys är inte övertygade om att Trafikverket hittat en tillfredställande balans i alla dessa avseenden.

VTI menar att Trafikverket hanterar uppdragstextens svåröförenliga utgångspunkter på ett obalanserat och otydligt sätt vilket gör rapportens rekommendationer svåra att ta ställning till.

Transportstyrelsen finner det bekymmersamt att Trafikverket inte har kontaktat Transportstyrelsen i frågor som i hög grad berör deras verksamhet. De menar på att Trafikverket inte följer det arbetssätt som myndigheten själv förordar vad gäller en inriktningsplanering med ett bredare fokus än infrastruktur.

Tåg företagen anser att det är en stor brist att regeringens direktiv inte har utgått ifrån att Trafikverket skulle göra en samlad bedömning av vad Sverige faktiskt behöver i form av transportinfrastruktur för att klara framtidens krav. **SJ AB** menar att den viktigaste frågan att svara på i direktivet vore vilka insatser som behövs för att skapa ett välfungerande transportsystem. Många av företagen inom tågbranschen nämner även bristen på vision och långsiktiga mål på nationell nivå. De hänvisar då till Järnvägsbranschens samverkansform (JBS) vision, som nyligen är framtagen. **Region Dalarna** och **SKR** efterfrågar också en nationell strategi för järnvägens utveckling, där stambanornas utveckling ingår. **Samarbetet Botniska korridoren** vill se att regeringen i kommande infrastrukturproposition formulerar en målbild för hur den långsiktiga utvecklingen av landets järnvägssystem sträcker sig bakom de tolvåriga planeringsramarna, och att en sådan målbild överensstämmer med TEN-T. **Näringslivets Transportråd** anser att sambandet mellan internationell utveckling och långsiktig nationell infrastrukturplanering bör konkretiseras och ges utrymme i regeringens kommande infrastrukturproposition. **Nya Ostkustbanan** anser att Trafikverket borde gjort en redovisning av vilka bansträckor som inte uppfyller kraven som EU fastställt för stamnät för järnväg och också redovisat vad som krävs för att uppfylla kraven samt aktuellt planeringsläge.

Region Skåne saknar en tydlig inriktning både på svensk och dansk sida om hur de gemensamma delarna av transportsystemet i Öresundsregionen ska utvecklas. De ser att det finns ett starkt behov av mera aktivt samarbete också mellan regeringarna och de statliga organen i Sverige och Danmark, där **Landskrona Stad** och **Region Halland** instämmer. **Region Skåne**, **Greater Copenhagen** och **Länsstyrelsen Skåne** föreslår att regeringen tar initiativ till ett gemensamt svensk-danskt forum för infrastruktur.

Transportstyrelsen anser att EU:s transportpolitik är bredare än TEN-T och saknar resonemang utifrån exempelvis Kommissionens mobilitetsstrategi, Fuel EU Maritime och Fuel EU Aviation liksom internationella ramverk utanför EU.

Sveriges Åkeriföretag anser att det behövs en större satsning på effektivare vinterväghållning då det är samhällsekonomiskt lönsamt att undvika stopp i trafiken och därmed stopp i samhället. **Pappers** och **Skogsindustrierna** framhåller att vinterväghållning på väg, järnväg och sjö fungerar dåligt. Vinterhållningsresurser behöver säkras och väg-underhållsskulden åtgärdas då dåliga sommarvägar ger farliga vintervägar. **Svensk Sjöfart** anser att vinterväghållningen till sjöss och på land ska likställas. **Transportstyrelsen** anser att inriktningsunderlaget brister i det trafikslagsövergripande perspektivet och behöver i högre utsträckning inkludera även sjö- och luftfart. De anser att det hade varit fördelaktigt med prognoser över exempelvis minskad klimatpåverkan från bygge, drift och underhåll kopplat till även sjö- och luftfartens infrastruktur.

Pappers, **SCA** och **Skogsindustrierna** anser inte att infrastrukturkostnader ska flyttas från staten till transportköpare (till exempel: ERTMS, banavgifter, farledsavgifter, statliga vägar blir enskilda vägar).

SRF föreslår att väg- och banhållare bör ha ekonomiskt incitament att minska trafikstörningar, och att det även bör gälla de gula färjorna.

10.1 Kapacitetsbrist

Tåg företagen menar att kapacitetsbristen är akut och att satsningar i tunga transportstråk in och ut ur landet är helt nödvändiga. **Oslo-Stockholm 2.55 AB** framhåller att kapacitetsskulden inte får samma utrymme som underhållsskulden trots att kapaciteten inte motsvarar trafikbehoven. De

anser att mer medel till underhåll endast löser den del av problemet och det som behövs är nya lösningar för att klara att bygga mer infrastruktur.

Skogsindustrierna anser att järnvägens kapacitet behöver ökas så att fler och längre tåg kan köras i Sverige och i Europa. **Transportföretagen** vill att längre godståg än dagens maximala 630 meter ska tillåtas. **STRING** anser att längre tåg stärker konkurrenskraften för godstransporter på järnväg och ger företag möjlighet till effektivare transportlösningar. Längre, tyngre och större tåg skapar också ledig kapacitet på järnvägen. **Svemin** efterlyser redovisningar om dagens kapacitetsbrister i järnvägssystemet i ett stråkperspektiv.

10.2 Geologi

SGU anser att det är avgörande att i ett tidigt skede använda geologiska underlag vid planering för nybyggnation eller upprustning av infrastruktur. **SGU** lyfter också vikten av planeringsunderlag för att möjliggöra hållbar ballastförsörjning, både ur miljö- och kostnadssynpunkt. Det är även viktigt att säkerställa försörjningen av särskilt värdefulla ballastmaterial.

10.3 Barnrättsperspektiv

Länsstyrelsen i Kalmar län och **Region Kronoberg** saknar ett barnrättsperspektiv utifrån barnkonventionens ambition kring inflytande och delaktighet. **Region Kronoberg** konstaterar att det varken finns en redovisning eller en konsekvensbedömning över hur barn kommer att påverkas.

10.4 Jämställdhetsperspektiv

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att jämställdhetsperspektivet och könsuppdelad statistik saknas i inriktningsunderlaget. De efterlyser därför en mer nyanserad analys av personresande, transportmönster, kommunikation och skillnaden mellan män och kvinnor. De anser att analysen behöver kopplas till ambitioner om klimatmål.

Transportstyrelsen lyfter att jämställdhetsaspekter lyfts i begränsad omfattning och anser att det är angeläget att fortsatt planering tar hänsyn till hur förslag på åtgärder och investeringar påverkar transportsystemets möjligheter att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Gröna mobilister anser att det behövs ett jämställt transportsystem som bejaktar barns möjlighet till egen mobilitet samt erbjuder medborgare utan bil attraktiva och funktionella mobilitetslösningar, samtidigt som nödvändiga behov av bilåkande tillvaratas. De saknar visioner om hur transportsystemet ska bli mer jämställt. Allt för stort fokus ligger på hur det fungerar idag och hur dagens infrastruktur ska utvecklas.

10.5 Kommuner - ej med som ordinarie remissinstans

Stockholms stad anser att det är oacceptabelt att remissen inte gått till kommunerna. **Pajala kommun** håller med och vill föra fram att den roll som kommuner och regioner har inom arbetet med civilt försvar och krisberedskap behöver uppmärksammas mer.