

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 LI2025/01587 – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning

Trafikverkets förslag leder inte till att klimatmålen nås, inte till att EU:s klimatkrav uppfylls, inte till att trafiksäkerheten väsentligt förbättras eller Nollvisionens delmål nås, förbättrar inte folkhälsan, tar inte igen underhållsskulden för järnvägen, säkrar inte medfinansiering från Nato eller EU, bidrar inte till ökad multimediet, har en för snäv tolkning av totalförsvarets behov, snedvrider klimatanpassningen, utvecklar inte flyg och sjöfart och säkrar inte att planens 1 200 miljarder kronor används på bästa sätt. Fokus på underhåll är däremot välkommet liksom öppningen för medfinansiering och möjligheten att återkalla projekt när förutsättningarna försämrats.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Inledande kommentar.....	2
Trafikverkets uppdrag och utgångspunkter	2
2030-sekretariatets synpunkter	2
Övergripande ram och fördelning.....	2
Klimatmål.....	2
Fyrstegsprincipen.....	4
Underhåll	4
Trafiksäkerhet	4
Totalförsvaret	5
EU-krav	5
Offentlig-privat samverkan (OPS)	5
Underhåll och vidmakthållande.....	6
Järnvägsinvesteringar	6
Väginvesteringar	7
Objekt per region.....	7
Prioriterade utredningar.....	7
Trimning.....	7
Klimatanpassning.....	7
Omprövning.....	8
Sjöfart	8
Flyg.....	8
Gång och cykel.....	9
Stadsmiljöavtal	9
Kostnadsstyrning	9
Slutord	10

Inledande kommentar

Regeringen har skickat ut [Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037](#) på remiss. Vårt remissvar kompletterar och fördjupar initiala kommentarer samt de många tillfällen vi lämnat inspel under processens gång. Vår utgångspunkt är Sveriges nationella klimatmål för transportsektorn för år 2030 och EU:s relaterade ESR-klimatkrav på Sverige som medlemsland. Det innebär att vi endast hanterar enskilda sträckningar och prioriteringar mellan konkreta satsningar i den mån det bedöms vara relevant för denna måluppfyllelse.

Vi granskar här i huvudsak trafikverkets förslag i fulltextversion samt [miljökonsekvensbeskrivningen](#) av densamma. Vi kommer separat att granska den samlade effektbedömning av planförslaget och länsplanerna som Trafikverket avser presentera senast 30 november 2025.

Trafikverkets uppdrag och utgångspunkter

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) och riksdagens beslut med anledning av densamma. Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, med fyrstegsprincipen som centralt förhållningssätt. Det innebär att man först undersöker åtgärder som påverkar resefterfrågan, sedan åtgärder som gör att transportsystemet utnyttjas effektivare, sedan smärre ombyggnader, och i sista hand nybyggnad av infrastruktur

Sveriges långsiktiga klimatmål är att inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045, med 70 procents minskad klimatpåverkan från inrikes transporter exklusive flyg 2010–2030. Dessutom måste Sverige som en del av EU minska utsläppen inom ESR-sektorn, som domineras av inrikes transporter, med 50 procent 2005–2030. Trafikverket har tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik.

2030-sekretariatets synpunkter

Övergripande ram och fördelning

Det är positivt att anslaget för infrastruktur ökas, med en inriktning på att minska underhållsskulden. Däremot är det inte tillfredsställande att satsningarna innebär att vägunderhållet ”kommer ikapp” under planperioden medan järnvägen i bästa fall gör det 2050. Osäkerheten kring om Trafikverkets medel används effektivt är också för stor, och kopplingen till att uppfylla väsentliga samhällsmål för svag. Detta utvecklas nedan.

Klimatmål

“Det bör noteras att klimatmålet om minst 70 procents minskning av utsläppen till 2030 jämfört med 2010 inte nås”, skriver [Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen](#). EU:s ESRkrav på Sverige nås inte heller, och både etapp- och långsiktigt mål om ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik missas grovt; ”Istället är färdmedelsandelarna relativt stabila över tid”. Trafikverket ägnar i miljökonsekvensbeskrivningen två rader (!) åt hur klimatmålen

skulle kunna nås, trots att de tidigare presenterat analyser som visar att målen nås genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik.

Klimatmålen bör vara en självklar utgångspunkt för nationella planen: de är beslutade med bred majoritet (299-50) av Sveriges riksdag och Miljömålsberedningen antog i fullständig åttapartienighet att målen i princip består, med bibehållen ambitionsnivå och bara tekniska justeringar för bättre överensstämmelse med EU:s mål. Därtill är EU:s ESR-klimatkrav förpliktigande för medlemsstaterna, med krav på att köpa utsläppsrätter eller betala böter om de kumulativa nivåerna överskrids. Det vore synnerligen dålig vandel och en stor förlust för Sveriges ekonomi om målen missas och att anta mycket omfattande satsningar som inte tydligt bidrar till måloppfyllelse är inte godtagbart. Tyvärr behöver det också påpekas att det inte finns någon hierarki bland klimatmålen; precis som statsminister Kristersson påpekade i samband med nationella klimatmötet är alla mål lika viktiga (klimatforskningen menar att utsläppsminskningar i närtid har störst betydelse men så är målen inte utformade).

Planförslaget beräknas minska utsläppen med en halv miljon ton fram till år 2045; enbart 0,5 procent, som fullt ut kommer från en viss överflyttning från väg till järnväg. Själva byggandet av infrastrukturen ger upphov till 3–4 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket genom bättre tekniska lösningar innebär en halvering jämfört med om dagens teknik skulle användas – utmärkt och förstås möjligt att ta vidare.

Trafikverket anger att ”infrastrukturåtgärder i sig ger mycket begränsade bidrag till minskade utsläpp.” Vi avvisar det; 1 200 miljarder kronor ger möjligheter till samhällsutveckling. Påståendet att ”klimatutsläppen generellt har mycket liten betydelse i samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser för de allra flesta infrastrukturinvesteringar” beror förstås på hur man värderar måloppfyllelsen – samt vad det beräknas kosta att missa målen. Trafikverket förefaller ha satt kostnaden för ESR-överskridande till noll, vilket är direkt samhällsfrånvänt.

Påståendet ”I allmänhet är indirekta effekter sannolikt försumbara” är tveksamt. Som källa anger Trafikverket en 12 år gammal skrift som dess egen måldirektör skrivit. Det finns åtskilliga studier som pekar på att mer vägar leder till mer biltrafik och förbättrad framkomlighet för bil betyder försämrad konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Vi sätter även frågetecken för påståendet ”Elektrifieringen kan öka biltrafiken något, medan självkörande fordon inte bedöms ha någon större påverkan på mängden biltrafik under planperioden” Ingen källa anges och ingen bakgrund till hur man kommit fram till slutsatsen redovisas. Det är märkligt, särskilt som självkörande fordon nu utvecklas mycket snabbt och i grunden kan förändra trafikarbetet – till det bättre eller sämre beror på hur det hanteras från statligt håll.

Mer övergripande så är vi starkt skeptiska till hur Trafikverket hanterar osäkerheter. De prövar robustheten i den samhällsekonomiska lönsamheten genom att testa bl.a. 20 procent högre respektive lägre transportflöden, men t.ex. inga fall av minskning jämfört med idag. Med så snäva avgränsningar är det inte förvånande att Trafikverket bedömer sina förslag som robusta – hade man räknat med större skiften i transportarbetet hade också fler tänkta investeringar i ny väg bedömts som osäkra.

I det fortsatta arbetet behöver därför klimatmålen uppfyllande vara en central utgångspunkt, kombinerat med en ekonomisk analys av kostnaden att missa framför allt EU:s ESR-krav.

Fyrstegsprincipen

Trafikverkets regleringsbrev för år 2022 innehåller krav från regeringen på en ”Redovisning av steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter med mera”. Uppdraget konkretiserades ytterligare juni år 2024 då regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på hur villkoren för statlig medfinansiering av infrastrukturåtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas.

Trafikverket har konsekvent avfärdat detta med att åtgärder som ”trafikinformation” och ”resplaner och program (Mobility Management)” ligger utanför nationell plan. Vi menar att Trafikverket underskattar sina möjligheter att agera i dessa delar och att de bättre bör förhålla sig till de intentioner regeringen återkommande angett, men ser också att det i underlaget för nationell plan behövs ett tydligare mandat för att finansiera fyrstegsprincipens två första steg.

Dagens regelverk och Trafikverkets tolkning av dessa innebär att nationella planen i princip enbart innehåller åtgärder inom steg 3 och steg 4. Det är kraftigt fördyrande, minskar möjligheten att nå beslutade samhällsmål och begränsar den kreativa höjden i planens förslag. Detta problem kvarstår i planens nästa steg, då länsplaneupprättarna ska ta fram Länsplaner som rimligen bör kunna använda sig av alla fyrstegsprincipens fyra steg.

Underhåll

Det är välkommet att planen starkt fokuserar på att återta eftersatt underhåll av infrastrukturen. Att hela underhållsskulden återtas under planperioden för vägnätet är i sig välkommet, men när endast 12% av järnvägens underhållsskuld föreslås återtas till 2037 så innebär det ökade svårigheter att uppmuntra transporter med tåg. Påståendet att 88% av underhållsskulden kan återtas åren 2038-2050 när endast 12 procent kan tas 2026-2037 verkar otroligt, särskilt som Trafikverket inte alls förklarar hur det skulle ske.

En betydligt högre ambitionsnivå för att ta igen järnvägsunderhållet krävs. Vi avvisar påståenden om att det inte skulle vara möjligt, däremot kräver det en samlad plan för förbättrad kapacitet, nya rutiner för teknikupphandling etc. Det är också viktigt att underhålls- och reinvesteringsarbeten planeras och utförs så att negativ påverkan på trafiken minimeras, vilket Trafikverkets måste kravställa i sina upphandlingar.

Trafiksäkerhet

”Planförslaget bidrar till ett trafiksäkrare transportsystem men har en marginell påverkan på etappmålen”, anger Trafikverket. Så är det verkligen: det kvantifierade antalet dödsfall i trafiken minskar med 0,6 och antalet mycket allvarligt skadade med 1,8 år 2045. I klartext förblir Nollvisionen en till intet förpliktande *vision* utan verklighetsanknytning.

Tidigare resonemang om att vidga visionen till att också omfatta de mångfald fler som inte dör i trafiken utan av trafiken märks inte av; förutom skrivningar om att alltfler elbilar av sig självt minskar utsläppen av kväveoxider finns inga resonemang om hur planen bidrar till minskad negativ hälsopåverkan.

I det fortsatta arbetet med nationella planen behöver etappmålen för trafiksäkerhet ges en ökad tyngd och helt marginella minskningar av trafikdödlighet inte godtas. Dödlighet av trafiken behöver arbetas in till nästa översyn.

Totalförsvaret

Det är givetvis angeläget att planförslaget stärker totalförsvaret, och det bör präglade planen betydligt mer än i förslaget, där utbyggnad till högsta bärighetsklass är den tydligaste satsningen. ”Planförslaget kommer också att bidra till en mer robust och tillförlitlig järnväg”, skriver Trafikverket – men just den långsamma upprustningen är ett av bekymren med planen ur totalförsvartssynpunkt.

Planen bör också ta fasta på EU:s förväntade förordning om militär mobilitet, som avses leda till ett EU-gemensamt militärt mobilitetsområde, med ”dual-use” infrastruktur. Detta förverkligas under den kommande planperioden, som behöver ha beredskap för detta.

I det fortsatta arbetet med nationella planen behöver totalförsvarets behov analyseras och presenteras bättre och ur ett långt vidare perspektiv. Natos önskemål om minskad sårbarhet för känslig infrastruktur bör tillgodoses.

EU-krav

Den nya TEN-T-förordningen ställer krav på att långa godståg ska kunna framföras med en viss frekvens, att minst 100 km/h ska kunna hållas för godståg och 160 km/h för persontåg. Förslaget innebär en välkommen satsning på längre tåg, och att hastighetskravet för godståg i huvudsak uppfylls, medan kravet om hastighet för persontåg fortsatt inte kommer att nås för Riksgränsen–Umeå, Haparanda–Umeå, Umeå– Sundsvall, Sundsvall–Gävle, Södertälje– Charlottenberg (NO) samt Kornsjö (NO)– Göteborg. Det duger inte – kraven är just *krav* och vi önskar ett ökat fokus på denna del.

Offentlig-privat samverkan (OPS)

Det är i grunden positivt om privat medfinansiering kan påskynda utbyggnaden av för samhället angelägen infrastruktur. Därför ser vi positivt på förslaget till väg- och järnvägsobjekt som kan genomföras som OPS, liksom Trafikverkets urvalsgrunder (objekten ska vara tydligt avgränsade och väldefinierade., investeringsstorlek 3-13 miljarder kronor, flera intressenter och möjlighet till flertalet anbud). Vi saknar dock en mer övergripande strategi för när offentlig upphandling är lämpligt och när det är bättre att utföra i egen regi; Storbritanniens ”make-or-buy”-guide är en möjlig förebild.

Vi är skeptiska till obalansen i Trafikverkets förslag: Fyra vägsträckor på totalt 11 miljarder kronor och fem järnvägsprojekt för totalt 80 miljarder kronor listas, varav flera är begränsade delar av en större sträcka såsom Botniabanan Skellefteå-Luleå och Sydostlänken. Det är förstås positivt att Trafikverket ser näringslivets värde av bättre fungerande järnväg, men oroande om järnvägens utbyggnad i mycket högre utsträckning än vägens är beroende av detta.

Trafikverket konstaterar att det finns ett antal objekt där kompletterande finansiering, exempelvis med banavgifter eller infrastrukturavgifter, har föreslagits av andra aktörer, bl.a. Stockholm–Oslo 2.55, Inlandsbanan, Oslo–Göteborg, Helsingborg–Helsingör, Botniska korridoren, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Malmbanan. Vi menar att arbetet med att utröna dessa sträckors lämplighet bör prioriteras högt.

EU:s CEF bör fortsatt vara en viktig finansieringskälla för infrastruktur i Sverige och det är utmärkt att Trafikverket förstärker sin ansökningskompetens – politiken bör också säkra att inga dörrar för finansiering stängs genom kategoriska beslut och uttalanden exempelvis om att inte bygga nya stambanor.

Sverige kan också ansöka om finansiering av infrastruktur från Nato Security Investment Program (NSIP). De ska bedömas och finansieras i särskild ordning och objekten ingår inte i förslaget till nationell plan. En sådan total åtskillnad tror vi är onödig, och noterar att andra länder transparent meddelat vad de avser söka finansiering för.

Trängelskatter är också en betydande medfinansiering för infrastruktur i Stockholms- och Göteborgsområdena. Instrumenten bör utvecklas så att den styrande effekten förstärks, kopplat till de nationella klimatmålen vilket också innebär en differentiering utifrån klimatpåverkan. Fler kommuner bör ges möjlighet att införa verktyget som på sikt bör överföras till kommunal eller regional beslutsnivå. Klimatdrivna vägavgifter för tunga transporter bör införas med en utformning som tydligt gynnar åkerier med låg klimatpåverkan.

Underhåll och vidmakthållande

Som redan konstaterats i den mediala debatten kring förslaget till plan, åtgärdas vägnätets eftersatta underhåll redan under planperioden medan ”grunden läggs” för att järnvägsunderhållet ska vara ikapp till 2050. Det senare kräver dock ytterligare investeringar i järnvägsunderhållet som måste beslutas i de två kommande tolvårsplanerna. För den kommande perioden innebär anslaget att lågtrafikerade banor rentav får ”försämrade funktionalitet”.

I pengar räknat ska 354 miljarder kronor gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg. Vi är starkt skeptiska till att ett snabbare järnvägsunderhåll inte skulle vara möjligt; det bör kunna ske med nyttjande av effektivare maskiner, utbildning av tillkommande underhållspersonal eller mer arbetskraft från våra grannländer. Vi är också skeptiska till att det ökade anslaget för första gången även rymmer bidraget till Inlandsbanan, som vi menar är en större fråga än enbart underhåll.

En ökad satsning på att snabbt förbättra järnvägens kapacitet och punktlighet är också viktig i ljuset av EU:s klimatkrav på flyget inom FitFor55 och ReFuelEU Aviation, som innebär att flygresan fördryas och därmed ökad efterfrågan på tågresor.

Järnvägsinvesteringar

Förslagen till järnvägsinvesteringar är i huvudsak desamma som i den nationella planen för 2022–2033, som utgör 80 procent av medlen till namngivna investeringar. Stora systemutvecklande satsningar på stråken nära storstäderna samt i Västerbotten och Norrbotten är särskilt välkomna eftersom de kan bidra till överflyttning av gods och persontrafik från väg och flyg, vilket i närtid har stor klimatnytta – den avtar i takt med att fordonsflottan elektrifieras medan andra nyttor såsom minskad trängsel på vägarna i princip ökar i takt med befolkningsökningen.

Vi inser svårigheterna med att bygga ny järnväg men menar ändå att det behövs tydliga slutår för sträckningarna, inte minst de som avses möta industrisatsningar.

Väginvesteringar

Många av åtgärdsförslagen på det nationella stamvägnätet följer med från planen för 2022–2033, med syfte att minska restiden, integrera arbets- och bostadsmarknader och stärka näringslivet. Många sådana sträckor är välkomna, men måste sättas i relation till vad som annars kan göras för medlen och vilket samhälle vi bygger för – projekt som följt med från föregående plan är i praktiken utvecklade i en annan era, innan Sverige antog klimatmålen och innan behovet om omställning blev så akut tydligt.

Objekt per region

Vi betonar och prioriterar projekt, satsningar, spårval och vägval som har betydelse ur nationellt perspektiv, som bidrar till klimatmålen och som har positiva sidoeffekter för bl.a. näringsliv och arbetsmarknad. Ur det perspektivet är det bekymmersamt att betydande tågsträckor som tidigare planerats i princip strukits, där vissa är av central vikt långt bortom själva sträckan, såsom beslutet att endast i begränsad utsträckning förstärka Malmbanan eller i huvudsak inte införa dubbelspår Gävle-Sundsvall. Båda dessa förslag försvårar kraftigt norra Sveriges industriella satsningar. Det gäller också generellt för förslagen att införa korta mötesspår i stället för dubbelspår, vilket Trafikverket förkastade redan 2011 då det får kraftigt negativa konsekvenser för framkomligheten.

Vi påminner också om de namngivna investeringar som redan beslutats genom Sverigeförhandlingens fem storstadspaket i syfte till att få till stånd bättre kollektivtrafik och ökat bostadsbyggande i Stockholm, Göteborg, Malmö, Lund och Helsingborg.

Prioriterade utredningar

Ett antal ”prioriterade utredningar” föreslås utan att det klargörs vad som menas med begreppet; varken tidsplan, resurser eller mandat anges. Eftersom dessa utredningar omfattar exempelvis Norrbotniabanan, Ostkustbanan, Kust till kust-bana och stambanorna i södra Sverige är det inte godtagbart med en så vag beskrivning av vad som menas.

Trimning

Trimnings- och miljöåtgärder ökar med nära 50 procent till 70 miljarder kronor. Det omfattar bland annat åtgärder för ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad kapacitet. Skälen till ökningen är att sådana åtgärder ofta har hög samhällsekonomisk lönsamhet, kan ge effekt på relativt kort sikt samt att det för trafiksäkerhet och riktade miljöåtgärder finns kvantifierade målnivåer eller krav som bör uppfyllas. Vi delar helt Trafikverkets bedömning i denna del.

Klimatanpassning

Trafikverket planerar att satsa 5 miljarder kronor på klimatanpassning av vägnätet, men enbart 1.4 miljarder kronor för järnvägen. Någon egentlig förklaring till varför väg får drygt 300% mer ges inte – den senaste tidens ras och skred pekar på att en annan fördelning vore välkommen.

I Miljökonsekvensbeskrivningen är “ökad risk för stora nederbördsmängder” den enda klimatförändringen som uttryckligen nämns, trots att inte minst järnvägen också behöver skydd mot extrem hetta och bränder. [Studier som visar att stora kalhyggen och liknande](#) allvarligt ökar risken för att infrastrukturen drabbas vid extremväder har inte heller letat sig hela vägen till Trafikverkets förslag; det faller tillbaka på regeringen att ge bättre övergripande förutsättningar för minskad sårbarhet.

Omprövning

”Om projekt under utredningsfasen visar sig bli för dyra är det vårt ansvar att ompröva dem” anger Trafikverket och vi delar denna inriktning som också i sig kan vara kostnadsbesparande. Vi är också i huvudsak positiva till de 9 prioriteringsmetoderna, men menar att en dimension av förutsägbarhet också måste vägas in, särskilt för projekt som berör många människor. Båda omtagen, Gävle–Kringlan och Maria–Helsingborg, skapar en sådan osäkerhet och minskad tilltro till statliga institutioner och planeringsbeslut. Vi noterar också en betydande kvalitetsskillnad i att förbättrad järnväg ersätts med ökade satsningar på bullerplan – det må vara kostnadseffektivare i Trafikverkets kalkyler men kommer sannolikt att uppfattas som sänkta ambitioner av de berörda.

Sjöfart

Vi beklagar att sjöfarten knappt alls finns med i planen; ökad sjöfart är en viktig del i att avlasta vägnätet och minska vår sårbarhet och hamnar är centrala för omlastning och multimodalitet. Samtidigt behöver sjöfarten tydlig stimulans för sin omställning och Trafikverket bör som betydande aktör inom närsjöfarten föregå med gott exempel. Planen anger att ”I förslaget ingår bland annat en satsning på att ställa om stora delar av färjedriften till fossilfri drift som ett led i transportsystemets klimatomställning”, men det framgår på annan plats att det handlar om att ”uppnå kraven på klimatneutralitet till år 2045.” Det är inte den snabba omställning vi ser i våra grannländer och vi önskar ett betydligt högre tempo.

Flyg

Flygplatser men inte flyg har en egen rubrik i Trafikverkets förslag. Flygets elektrifiering återfinns istället i form av ett allmänt resonemang under ”Genomförande”, där det anges att ”Även inom elektrifieringen av flygtrafiken kan Trafikverket komma att få en viktig roll. Här finns utmaningar där det inte är klarlagt vem som ska ansvara för vad. Det gäller bland annat krav på ny infrastruktur för att snabbt kunna ladda el- och vätgasflygplan. Utvecklingen av nya flygplan påverkar också den markbaserade infrastrukturen och flygplatsernas utformning, och den kan även komma att påverka var det behövs start- och landningsplatser och vilka principer som behövs för etablering av sådana platser.” Vi delar Trafikverkets bedömning att det är angeläget att snarast lösa dessa frågor.

Under planperioden föreslås 210 miljoner kronor per år anslås i driftsbidrag till flygplatser. Det är otillfredsställande att regeringen utan att avvakta den samlade översyn som nationella planen i budgetpropositionen föreslår långt större bidrag, och en missad chans att påskynda omställningen att dessa bidrag betalas ut helt utan koppling till klimatmålen eller Trafikverkets övergripande uppdrag – trots att regeringens utredare Peter Norman föreslagit just en klimattedimension i statens stöd till flygplatser.

Gång och cykel

Gång och cykel har ingen egen rubrik utan återfinns under hälsoavsnittet. Trafikverket anger att förutsättningarna förbättras, ”om än i blygsam utsträckning”, genom fler gång- och cykelvägar och mer gena och sammanhängande cykelvägnät, fler säkra gång-, cykel- och mopedpassager samt fler cykelvägar som ansluter till bytespunkter för kollektivtrafik.

Merparten av detta är fromma förhoppningar genom att det finns inom ännu ej beslutade trimningsåtgärder, därtill anger Trafikverket att det också finns åtgärder ”som försämrar förutsättningarna för gång och cykling, men de positiva effekterna bedöms vara större”. Vi menar att de mest hållbara, hälsomässigt positiva och utrymmeseffektiva färdslagen bör få en mer framträdande roll, inte minst efter att Sverige 2024 skrivit under den europeiska cykeldeklarationen, och önskar bland annat ökade möjligheter att stötta cykelvägar separat från vägnätet för bil.

Stadsmiljöavtal

Efter att regeringen beslutat fasa ut stadsmiljöavtalen, fortsätter Trafikverket att betala ut medel för tidigare beslutade projekt till och med år 2030. De föreslår nu att ”Det utrymme inom utvecklingsramen som frigörs om årliga beslut fattas att anslagssparandet får disponeras, föreslår Trafikverket används till fler trimnings- och miljöåtgärder än i planförslaget.” Vi menar att det skulle strida mot andan i Stadsmiljöavtalen att använda sådana medel till satsningar som inte är i linje med beslutade klimat- och miljöåtgärder, och att det alltså inte bör vara möjligt att överföra medel till andra former av trimningsåtgärder.

Mer övergripande menar vi att Stadsmiljöavtal eller någon liknade form av medfinansiering för kommuners omställning bör införas ånyo, eventuellt med ökat fokus på landsbygden eller i linje med de norska *nullvektstavtalen* mellan kommuner, regioner och stat för att säkerställa att biltrafiken inte ökar.

Kostnadsstyrning

Trafikverket har haft omvittnat svårt att leverera beslutad infrastruktur till accepterade kostnader och enligt bestämd tidplan, vilket också Riksrevisionen återkommande konstaterat (RiR 2021:22 och 2023:25).

Trafikverket berömmar sig själva för att de ”genomgår ett omfattande förändringsarbete där vi kraftsamlar för att bli mer effektiva, lyhörda och kundnära, och därmed skapa ökat värde för dem vi är till för.” Det är synnerligen angeläget, vi vill gärna så småningom ge dem rätt och berömmar dem för att tydligt redovisa hur de inte historiskt haft tillräcklig kontroll över kostnader för infrastrukturprojekt. Däremot kan vi inte se att de begränsade förslagen ger beställaren – i slutändan Sveriges medborgare – trygghet i att skattemedel används effektivt. En större översyn av Trafikverket behövs, eventuellt också en uppdelning av myndigheten.

Trafikverket anger ”För att ytterligare stärka vårt arbete med att vidareutveckla och förbättra processerna för kostnadskontroll har regeringen uppdragit åt myndigheten Trafikanalys att stödja Trafikverket genom att granska, analysera och följa utvecklingen. Vi ser ett stort stöd i Trafikanalys och upplever att det är en styrka att uppdraget sträcker sig över en längre tid.” Det stämmer dock inte, eftersom regeringen i budgetpropositionen för 2026 anger att Trafikanalys ska läggas ner. En annan myndighet behöver därmed skyndsamt utses för uppdraget.

Slutord

Vi föreslår en till stora delar annan inriktning än vad Trafikverkets plan anger. Det är dock inte i huvudsak en kritik mot Trafikverket, utan den plan vi här behandlar är en logisk konsekvens av den beställning regeringen gav. I vissa delar, såsom att förstärka fyrstegsprincipen, menar vi att Trafikverket inte varit tillräckligt lyhörda gentemot beställningen, men i huvudsak är det regeringens uppdrag att tydligare uppdra åt sina myndigheter att leverera åtgärdsförslag i linje med de mål vi som samhället enats om.

Vi tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann
VD, 2030-sekretariatet