

Regeringskansliet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Datum

2025-12-19

Diarienummer

Å2025-2212

Remissvar - nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Tillväxtverket arbetar för konkurrenskraftiga företag och hållbar utveckling i alla delar av Sverige. Det gör myndigheten genom att skapa förutsättningar för stärkt konkurrenskraft, ökad innovation, stärkt omställningsförmåga och en hållbar utveckling i hela landet. Myndigheten arbetar inom tre politikområden - den regionala utvecklingspolitiken, landsbygdspolitiken och näringspolitiken - som är ömsesidigt förstärkande. Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Sammanfattande synpunkter

- En god och hållbar tillgänglighet i alla delar av landet är avgörande för att skapa goda och attraktiva miljöer som människor kan bo, leva och verka i eller besöka. Transportsystemets funktion och utveckling har en unik roll för regional utveckling i hela landet, hela näringslivets behov av mobilitet i både glesa geografier som i starkare stråk. Transportsystemet utgör också en viktig del av totalförsvaret.
- Tillväxtverket anser att det är positivt med mer resurser och prioritering på drift och underhåll. Men vi anser att det är viktigt att de territoriella perspektiven synliggörs, så att satsningarna på drift och underhåll når hela landet och att även landsbygdsutveckling och hela näringslivets behov vägs in i genomförandet.
- Tillväxtverket ser behov av att komplettera beräkningarna med en bredare analys och att de samlade effektbedömningarna bör få ett större genomslag i prioriteringarna.
- Tillväxtverket anser inte att prioriteringarna i planen tillräckligt stödjer de identifierade behov som finns kopplat till nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Sverige.
- Tillväxtverket anser att ambitionen när det gäller planens möjligheter att bidra till klimatmål och hållbarhet kan höjas. Infrastrukturplanen har en stor potential att kunna bidra till klimatmål och hållbar utveckling i hela landet.

Utgångspunkterna i infrastrukturplanen

Tillväxtverket anser att Trafikverket till stora delar följt regeringens direktiv¹ och därmed lagt fokus på samhällsekonomisk lönsamhet i plan och prioriteringar. Fokus på samhällsekonomisk lönsamhet framför bredare bedömningar utifrån regeringens utgångspunkter om att hela Sverige ska fungera, som finns i regeringens inriktning² till planen, påverkar planens innehåll och fokus.

Vi anser att det är svårt att utläsa hur ambitioner om *möjligheten att skapa sig ett gott liv, kunna driva ett företag och i trygghet kunna bilda familj* bör finnas oavsett var i landet man bor påverkas utifrån satsningarna i planen. Planen hade vunnit på ett ökat territoriellt perspektiv som visar var och hur effekterna uppnås och en bredare bedömning av effekter och prioriteringar, än en beräkningsmodell för lönsamhet. Vi anser att förändringen och förflyttningen under planperioden, kopplat till skrivningar i direktiv och proposition, hade kunnat synliggöras tydligare.

Utveckling i hela landet

Satsningen på underhåll av infrastrukturen och på vägar och järnvägar som klarar tyngre och längre fordon är viktig och Tillväxtverket stödjer den ambitionen. Det är dock viktigt att satsningarnas utfall och prioriteringar över hela landet synliggörs. Vi önskar att de synergieffekter som uppstår vid prioriteringar tydligare synliggörs i planen, utifrån totalförsvarets behov, näringslivets behov i glesare geografier, nyttor för besöksnäringen, landsbygdsutveckling och regional utveckling i hela landet.

Föreslagna investeringar kopplade till att öka bärigheten på vägarna (BK4) för tunga transporter är positivt för företag inom skogs-, tillverkningsindustrier, besöksnäringen och beredskap. Det bidrar till att stärka förutsättningarna för näringslivets utveckling i hela landet.

Industri, näringsliv och finansiering

I planen lyfts satsningar för att möta industrins utveckling. Malmbanan och Luleå hamn lyfts flera gånger tillsammans med delar av Västra Stambanan kopplat till Göteborgs hamn. Industrins omställning och utveckling sker på flera platser i landet och kräver ytterligare satsningar, i olika typer av geografier utanför de större städerna. Vi anser att det är problematiskt att industrins utveckling inte snabbt nog kan mötas upp av effektiva satsningar från offentlig sida kopplat till järnväg och stamvägnätet. Vi ser därför en stor nytta i att utöka den så kallade näringslivspotten till betydligt högre nivå än de 1,2 miljarder som är avsatta för planens genomförande. En stärkt prioritering på potten skulle kunna fokusera på behov kopplat till industrisatsningar för att både underlätta godshantering, hantera ökade godsmängder och för kompetensförsörjningen genom minskade restider.

I planen står det att *transporter är en förhållandevis billig insatsvara för stora delar av industrin*. Tillväxtverket delar inte den utgångspunkten då förutsättningarna ser olika ut i olika delar av landet. Vi anser att planen hade behövt en tydligare territoriell ansats. Tillväxtverket betalar ut cirka 450 mkr årligen i transportbidrag i syfte att kompensera för kostnadsnackdelar för de fyra nordligaste länen. Tillväxtverket

¹ [Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur - Regeringen.se](#)

² [Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera - Regeringen.se](#)

noterar att näringslivet adresseras snävt i infrastrukturplanen och främst kopplat till industri, gods och tunga transporter. Näringsliv i form av besöksnäring eller näringslivets behov av transporter för besökare och kompetensförsörjning nämns i princip inte alls i planen.

Tillväxtverket stödjer initiativ om alternativa finansieringslösningar och att utmaningarna med transportinfrastrukturens långsiktiga behov i högre grad kan lösas utanför Trafikverkets ordinarie strukturer. Men det är viktigt att det inte blir ett krav på alternativa finansieringslösningar som därmed skulle kunna hämma framdrift och genomförandet av projekt som har stor betydelse för Sveriges konkurrenskraft. Alternativa finansieringslösningar bör främst nyttjas för att påskynda identifierade behov utifrån näringslivets konkurrenskraft.

Samhällsomvandling i Norrbotten och Västerbotten

Norrbotten och Västerbottens strategiska roll i den gröna industriomställningen är viktig för samhällsomvandlingen i Sverige. Vi anser att det är viktigt att de prioriteringar som lyfts i planen tydligt kan kopplas till de aktuella och framtida behoven inom industrin och samhället. För att säkerställa effektivitet, konkurrenskraft och att kunna tillfredsställa näringslivets behov behöver därför prioriteringarna lyftas tydligare i planen.

Utifrån Tillväxtverkets uppdrag³ om att stödja nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län ser vi att initiativ och fokus i planen snarare minskat än ökat sen arbetet med inriktningen av planen. Vi anser inte att prioriteringarna i planen stödjer de identifierade behov som finns i den utsträckning som krävs.

Långsiktig planering för en hållbar utveckling

Infrastrukturplanen har en stor potential att kunna bidra till klimatmål och hållbar utveckling i hela landet, både genom infrastrukturens funktion i samhället och omfattningen av finansieringen. Vi anser att effekten av genomförandet av planen tonas ner kopplat till dess roll för att strukturellt bidra till samhällets hela utveckling.

Förslaget till plan utgår från att klimatmålet 2045 ska uppnås. Vi ställer oss frågande till den bedömningen och anser att alla delar av samhället måste bidra för att nå uppsatta miljö- och klimatmål och att planen inte enbart bör hänvisa till andra sektorer för att uppnå klimatmålen. I planen redovisar Trafikverket att de *tidigare presenterat analyser som visar att det går att nå klimatmålen genom en kombination av elektrifiering, ökande andel biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik*. Det är en viktig information och vi ser att ambitionen att bidra till klimatmålet kan höjas. Att innehållet i planen *i viss mån bidrar till klimatmålen genom investeringar i järnvägsinvestering* anser vi inte är tillräckligt.

³ [Tillväxtverket ges i uppdrag att stödja nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län - Regeringen.se](#) (länk 2024-11-14)

Vägval, samhällsekonomi och behov av samlade bedömningar

Tillväxtverket stödjer vägvalet om utökade satsningar på drift och underhåll i befintliga anläggningar. Men vi ser också att driftkostnader ökar med mer avancerade väganläggningar. Då innehållet i planen har stort fokus på drift och underhåll och omfattar mycket medel över lång tid, anser vi att det tydligare bör redovisas vart satsningarna hamnar utifrån ett territoriellt perspektiv. I synnerhet då det som driver behovet av drift och underhåll sannolikt inte är jämnt fördelat över hela landet.

Tillväxtverket anser att det är problematiskt att planen utgår ifrån en beslutad basprognos som inte speglar utfall och de senaste årens förändringar i samhället. Prognosen utgår ifrån en ökning av disponibel inkomst, låg kostnad för el, omfattande elektrifiering och en ökande trafikutveckling. Vi anser att det i flera av bedömningarna är svårt att se vad som är avgörande i val av åtgärder. I planen lyfts att det är den samlade effektbedömningen som är mest relevant, ändå redovisas nettonuvärdeskvoter på flera ställen som bedömningsunderlag, dvs strikt det resultat som visas i den beräkningsmodell som nyttjas.

Tillväxtverket står bakom tanken om att samhällsekonomiska bedömningar är bra som vägledande beslutsunderlag men vi anser att det finns problem med den samhällsekonomiska kalkylmodellen. Ett grundläggande problem, som Tillväxtverket tidigare framfört, är att restidsvinster och liknade nyttor som kan beräknas i modellen inte till fullo fångar de värden som kan komma i anslutning till infrastrukturobjekt, exempelvis utveckling för företag, förändrade fastighetsvärden och befolkningsförändringar. Det finns som konsekvens en osäkerhet i kalkylmodellen.

Tillväxtverket ser det som viktigt att komplettera beräkningarna med en bredare analys och att de samlade effektbedömningarna bör få ett större genomslag i prioriteringarna.

Territoriella perspektiv

I direktivet lyfts att planen ska ta utgångspunkt i *regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag*. Statliga myndigheter ska inom sina verksamhetsområden verka för att målet för den regionala utvecklingspolitiken uppnås och i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till regionala förutsättningar⁴.

Tillgänglighet och ett fungerande transportsystem för människor och näringsliv i såväl landsbygder, tätorter och städer är en viktig förutsättning för regional utveckling och även en prioritering inom den regionala utvecklingspolitiken⁵.

Planen hade vunnit på att vara än mer tydlig på att påvisa de särskilda regionala behoven då det uppstår en målkonflikt mellan beräkningarna av samhällsekonomisk lönsamhet gentemot att väga in det territoriella perspektivet och likvärdiga förutsättningar för alla delar av landet. I synnerhet då det redovisas att den totala tillgängligheten ökar men det är svårt att se hur. Är det kopplat till flaskhalsar, ökad kapacitet på vissa stråk eller ökad närhet? Tillväxtverket anser att planen bör redovisa hur samtliga effekter fördelas territoriellt och vilka regionala utmaningar

⁴ § 18 [Förordning \(2017:583\) om regionalt utvecklingsarbete | Sveriges riksdag](#) (länk 2025-11-14)

⁵ [Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030 - Regeringen.se](#) (länk 2025-11-14)

genomförandet bidrar till att lösa. Att redovisa viss typ av ekonomiska utfall per kommun i *Planförslagets samlade effekter* belyser inte den förändring eller förflyttning utifrån nuläget som genomförandet av planen innebär.

Miljöbedömningen

I planen framgår det att *för att främja en hållbar utveckling har Trafikverket integrerat miljöhänsyn i planen*. Tillväxtverket anser att det tydligare bör framgå hur och om miljöbedömningen påverkat utformningen av planen. I miljökonsekvensbeskrivningen lyfts flera brister kopplat till utgångspunkterna av bedömningen av planens effekter generellt, men framför allt kopplat till miljö och en hållbar utveckling. Dels basprognosen, där utveckling och elektrifiering skiljer sig från utfallet. Dels gång, cykel och kollektivtrafik som bedöms utifrån förutsättningar som inte kan kopplas till planförslaget, då planen inte längre innehåller nya stadsmiljöavtal och därför inte kan tillgodoräkna sig effekter som ligger utanför planens direkta effekter. För att innehållet i planen ska kunna vara helt trafikslagsövergripande krävs riktade satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik.

Miljöbedömningen hade vunnit på en tydligare sammanfattning av genomförda vägval och den samlade effekten av genomförda val. Tillväxtverket stödjer miljöbedömningens medskick om att riktade miljöåtgärder och styrmedel krävs för att nå uppsatts miljö- och klimatmål och att planens miljöeffekter inte ska underskattas.

Övriga synpunkter

Tillväxtverket stödjer de prioriteringar som lyfts kopplat till forsknings- och innovationsområden under perioden 2026–2037.

Vi ser positivt på investeringarna gällande utbyggnaden av signalsystemet ERTMS i och med att det utvecklar järnvägen och på sikt bland annat kan bidra till att bättre tillvarata befintlig spårkapacitet.

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Lars Wikström. Johanna Stenberg har varit föredragande. I handläggningen har avdelningschef Kristina Zetterström, enhetschef Åsa Bjelkeby, Sandra Droguett Biörklund, Marie Gyllenberg och Josefine Lindell medverkat.

Lars Wikström

Johanna Stenberg