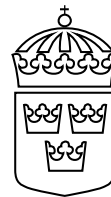


# Regeringens proposition

## 2020/21:151



### Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar Prop. i hela Sverige

2020/21:151

---

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 15 april 2021

*Stefan Löfven*

*Tomas Eneroth*  
(Infrastrukturdepartementet)

## Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen redovisar i denna proposition förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut.

Regeringen föreslår att den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor. Av planeringsramen föreslås 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av planeringsramen föreslås vidare 165 miljarder kronor avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Regeringen föreslår även att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033.

Denna proposition bygger på en överenskommelse mellan regeringen och samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna.

# Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut .....	3
2	Ärendet och dess beredning .....	4
3	Utgångspunkter .....	5
3.1	Transportpolitiska mål .....	5
3.2	Fyrstegsprincipen .....	7
3.3	Januariavtalet .....	7
4	Resor och transporter i dag och utveckling till 2040 .....	8
4.1	Dagens transporter .....	8
4.2	Utveckling av resor och transporter, till 2040 .....	10
5	Pågående arbete .....	13
6	Inriktning .....	20
6.1	Vad som ska uppnås .....	20
6.2	Hur det ska uppnås .....	24
7	Satsningar på att vidmakthålla och utveckla transportinfrastrukturen .....	27
7.1	Förslag till ekonomisk ram 2022–2033 .....	27
7.2	Vidmakthållande av vägar och järnvägar .....	37
7.3	Utveckling av transportsystemet .....	42
7.3.1	Trimnings- och miljöåtgärder .....	43
7.3.2	Större investeringar .....	46
7.3.3	Övriga utvecklingsmedel .....	48
7.3.4	Planeringsram för vissa väg- och järnvägsinvesteringar .....	50
7.3.5	Länsplaner för regional transportinfrastruktur .....	51
7.4	Goda förutsättningar för att genomföra satsningarna på vidmakthållande och utveckling .....	53
7.4.1	Ökat fokus på kostnadskontroll och finansiell styrning .....	53
7.4.2	Produktivitet i anläggningsbranschen .....	54
8	Finansiering .....	55
9	Den fortsatta planeringsprocessen .....	57
10	Förväntade effekter och konsekvenser .....	57
Bilaga 1	Förteckning över remissinstanserna .....	60
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 april 2021 .....	63

Regeringens förslag:

1. Riksdagen godkänner att den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor (avsnitt 7.1).
2. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar samt att av den ekonomiska ramen ska 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar (avsnitt 7.2).
3. Riksdagen godkänner att av den ekonomiska ramen ska 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet samt att denna del av den ekonomiska ramen får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån (avsnitt 7.3).
4. Riksdagen godkänner att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller vägavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033 (avsnitt 7.3.4).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner (avsnitt 7.3.5).

## 2 Ärendet och dess beredning

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur i Sverige följer den struktur som riksdagen beslutade med anledning av regeringens förslag i propositionen Planeringssystem för transportinfrastruktur (prop. 2011/12:118, bet. 2011/12/TU13, rskr. 2011/12:257). Regeringen gjorde i den propositionen bedömningen att den långsiktiga infrastrukturplaneringen, såsom i de senaste planomgångarna, även i framtiden bör ha ett perspektiv på minst tio år och att regeringen bör ta ställning till vilka åtgärder som ska genomföras i det perspektivet. Regeringen gjorde vidare bedömningen att systemet även i framtiden bör innefatta ett beslut om övergripande strategiska vägval ungefär en gång per mandatperiod samt ett beslut om vilka ekonomiska ramar som ska gälla under den period beslutet avser.

I den senaste infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling (prop. 2016/17:21) föreslog regeringen att planeringsperioden borde vara 12 år och sträcka sig från 2018 till 2029. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Motiven för att upprätta en långsiktig plan för infrastrukturåtgärder, bl.a. att stora investeringar i infrastruktur tar tid att planera och genomföra samt att det är värdefullt att ge framförhållning till medborgare och näringsliv, har förstärkts i och med de stora infrastruktursatsningar som regeringen beslutade om vid fastställelsen av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

Regeringen har uttalat som sin avsikt att ta fram en ny trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen. Regeringen inledde arbetet med att ta fram underlag för denna proposition genom att den 25 juni 2020 uppdrar åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverkets förslag till fördelning skulle tas fram mot bakgrund av gällande ekonomiska planeringsram, som uppgår till 622,5 miljarder kronor för 12 år, samt redovisa hur inriktningen förändras om den befintliga ekonomiska ramen för de två alternativa planperioderna ökas respektive minskas med 20 procent. Samma dag uppdrog regeringen även åt Trafikverket att redovisa uppdaterade kostnader och samlade effektbedömningar för olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ för nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Uppdraget om nya stambanor redovisades den 28 februari 2021.

Trafikverket redovisade uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag den 30 oktober 2020 i rapporten Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037 (I2020/02739) och remitterade samtidigt rapporten med en svarstid fram

till den 29 januari 2021. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 1*. Prop. 2020/21:151

Det har även genomförts tre remissmöten i syfte att inhämta synpunkter. Den 16 december 2020 hölls ett remissmöte med syftet att ge regionala företrädare tillfälle att framföra synpunkter och kommentarer på inriktningsunderlaget. Samtliga regioner och Gotlands kommun samt Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) var representerade vid mötet. Ett ytterligare remissmöte med företrädare för näringslivet hölls den 17 december 2020 och därutöver har det hållits remissmöten med företrädare för civilsamhället den 27 januari 2021. Remissvaren och dokumentation från remissmötena återfinns i Infrastrukturdepartementets ärende (I2020/02739). Trafikverkets rapport och remissynpunkterna utgör det huvudsakliga underlaget för regeringens ställningstaganden i denna proposition, tillsammans med redovisningar av ett stort antal regeringsuppdrag.

I denna proposition, som bygger på en överenskommelse mellan regeringen och samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna, beskrivs vilken inriktning som bör väljas för nästa planperiod, och ekonomiska ramar för planperioden föreslås för riksdagen att ta ställning till. Efter riksdagens beslut med anledning av propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplaneringen, vilket innebär att de åtgärder som bör prioriteras och tas in i planen identifieras. Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar med anledning av denna proposition avser regeringen att fatta beslut om direktiv till Trafikverket om att ta fram förslag till en ny nationell plan samt till regionerna och Gotlands kommun om att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regeringen planerar att fatta beslut om fastställelse av den nationella planen och de ekonomiska ramarna för länsplanerna under 2022.

## 3 Utgångspunkter

### 3.1 Transportpolitiska mål

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa som sinsemellan är jämbördiga (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö-

Prop. 2020/21:151 kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet reviderades genom beslut av riksdagen den 13 december 2012 (i prop. 2012/13:1 utg. omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

#### *Förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen*

Regeringen konstaterar att transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktions- och hänsynsmålen är jämbördiga. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

#### *Transportsektorns klimatmål*

Riksdagen har beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Målet är även ett transportpolitiskt etappmål beslutat av regeringen (prop. 2019/20:1 utg. omr. 22).

#### *Det övergripande klimatmålet till 2045*

Ett klimatpolitiskt ramverk antogs 2017 och består av klimatlagen (2017:720), ett klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. Det långsiktiga målet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. För att klara det övergripande klimatmålet till 2045 kommer de sektorer som har bättre förutsättningar för utsläppsminskningar att behöva gå före. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045 (prop. 2019/20:65). Regeringen har i en överenskommelse med samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna beslutat om en klimatpolitisk handlingsplan (prop. 2019/20:65). I den propositionen redovisar regeringen hur det klimatpolitiska arbetet bör bedrivas under mandatperioden, inklusive de beslutade och planerade åtgärder som bidrar till att nå de nationella och globala klimatmålen. Vilka åtgärder som regeringen avser att vidta presenteras dels på tvärsektorieell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn.

#### *Etappmål för trafiksäkerhet*

Det finns även ett av regeringen fastställt etappmål för trafiksäkerhet som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

En viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet är fyrstegsprincipen som riksdag och regering upprepade gånger uttalat stöd för. Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande.

- Det första steget innebär att överväga åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt.
- Det andra steget innebär att överväga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.
- Det tredje steget innebär att vid behov överväga begränsade ombyggnationer.
- Det fjärde steget innebär att, om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen, överväga nyinvesteringar eller större ombyggnadsåtgärder.

Att planera transportsystemet enligt fyrstegsprincipen förväntas bidra till kostnadseffektiva lösningar. Alla trafikslag och transportmedel liksom alla typer av åtgärder som leder till att målen nås ska beaktas. En effektiv lösning på ett specifikt problem i transportsystemet kan innefatta åtgärder från flera av fyrstegsprincipens steg. Syftet ska vara att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling.

## 3.3 Januariavtalet

I januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, anges bl.a. följande. Den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet på 700 miljarder kronor ska fullföljas. Nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet. Det ska ske fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Vidare anges i avtalet att ”Ökade satsningar på underhåll och investeringar i nya spår är viktiga delar för att nå ökad punktlighet”, ”Vägunderhållet, med särskilt fokus på bärighet och tjälsäkring, förstärks” samt ”Stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bland annat främja alternativ till bil i städerna”.

## 4 Resor och transporter i dag och utveckling till 2040

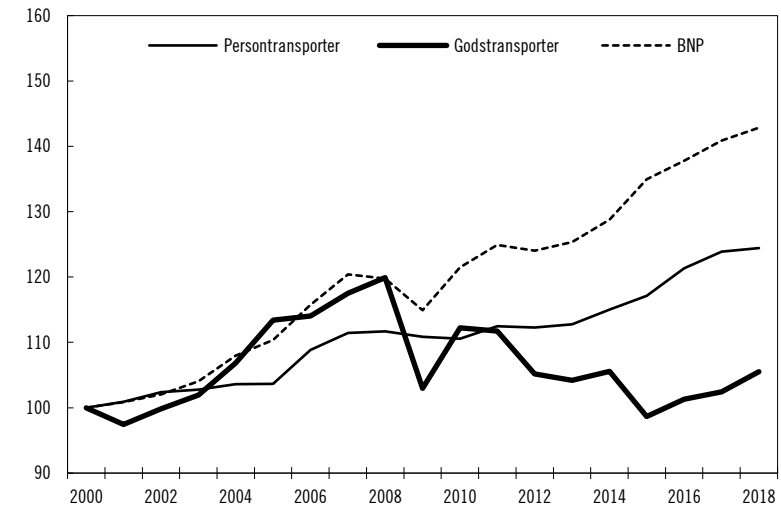
### 4.1 Dagens transporter

I detta avsnitt beskrivs omfattning och fördelning av resor och gods-transporter i Sverige i dag. Beskrivningen utgår från statistik över hur det såg ut före utbrottet av den pågående pandemin. Under pandemin har resandet förändrats. Inte minst resor med flyg, färjetrafik till och från Sverige och kollektivtrafik har minskat kraftigt. Godstrafiken har påverkats i mindre grad än persontrafiken. Det råder en stor osäkerhet om i vilken grad förändringarna kommer bli bestående.

Aktiviteten i transportsystemet är nära relaterad till vad som sker i samhället i övrigt, något som blivit särskilt tydligt under pandemin. Gods-transporter visar större fluktuationer över tid, jämfört med person-transporter. Transport av gods har historiskt speglat aktiviteten i ekonomin, såsom produktion, konsumtion, export och import. Sedan finanskrisen 2009 har dock sambandet mellan utvecklingen av BNP och godstransportarbetet försvagats. Sambandet redovisas nedan i figur 4.1.

**Figur 4.1** Transportarbete för person- respektive godstransporter samt real BNP

Åren 2000–2018



Index med basår 2000. Källa: Trafikanalys Statistik 2020:27 och Real BNP från användningssidan (ENS2010) från Statistiska centralbyrån

Under åren 2000–2018 ökade godstransportarbetet relativt mycket fram till 2008, för att sedan falla kraftigt 2009. Under åren 2015–2018 har



godstransportarbetet årligen ökat något. Godstransportarbetet samvarierar bara tydligt med BNP under den första halvan av perioden 2000–2018. Däremot samvarierar BNP och persontransportarbetet med varandra under hela perioden.

**Tabell 4.1 Trafikslagens andelar av transportarbetet**

I procent, år 2019

Trafikslag	Persontransporter	Godstransporter
Vägtrafik	78	51
Bantrafik	12	21
Sjöfart	1	28
Lufftart	9	<0,1
Samtliga	100	100

Källa: Trafikanalys Statistik 2020:27

### *Persontransporter*

Persontransportarbetet har ökat med 2 procent sedan 2016. Trafikanalys resvaneundersökning från 2019 visar att 15 procent av resorna sker till fots, 13 procent med cykel, 52 procent med bil, 18 procent med kollektiva färdssätt och 2 procent med övriga färdssätt.

Vägtrafiken (personbil, buss, motorcykel, moped, cykel och gång) stod för 78 procent av persontransportarbetet 2019. Mellan 2000 och 2016 ökade persontransportarbetet med personbil med cirka 10 procent. Från 2016, då den statistiska metoden ändrades, var persontransportarbetet med personbil i princip oförändrat fram till 2019. Persontransportarbetet med buss ökade med 2 procent och cykeltrafiken ökade med 42 procent under denna period.

Bantrafiken (järnväg, spårväg och tunnelbana) svarade 2019 för 12 procent av persontransportarbetet. Inom bantrafiken ökade persontransportarbetet totalt med 69 procent mellan 2000 och 2019. Det regionala resandet har haft den största tillväxten. Framför allt har det resande som anordnas av regionala kollektivtrafikmyndigheter stadigt ökat. Andelen utrikes passagerartrafik på järnväg har däremot minskat från som mest 10 procent 2002 och 2003 till 4 procent 2019.

Sjöfarten står för endast 1 procent av allt persontransportarbete i Sverige. År 2019 stod utrikes resor för 80 procent av persontransportarbetet till sjöss, inrikes resor till havs för 15 procent och skärgårdstrafiken för övriga 5 procent.

Flyget svarade för 9 procent av persontransportarbetet i Sverige. Sedan 2006 har utrikesflyget ökat snabbare än inrikesflyget och stod 2019 för 74 procent av persontransportarbetet med flyg. Det är passagerare i linjetrafik som orsakat ökningarna medan antalet charterresenärer snarare har minskat. Sedan 2018 har det totala antalet personkilometer med inrikes och utrikes flyg minskat.

Trafikslagens andelar av persontransportarbetet framgår av tabell 4.1.

Resvaneundersökningen från 2019 visar att män och kvinnor lägger ungefär lika mycket tid på resor, knappt en timme per person och dag. Kvinnor och män gör också ungefär lika många resor per person och dag, men män reser betydligt längre och då framför allt med bil och flyg.

Prop. 2020/21:151 Kvinnor reser dubbelt så många kilometer med kollektiva färdstätt jämfört med män. Män gör fler och längre arbetsresor jämfört med kvinnor. Män står för merparten vad gäller fordonsinnehav, körkortsinnehav och körsträckor, men skillnaderna mellan könen minskar.

#### *Godstransporter*

Godstransportarbetet har ökat med 3 procent sedan 2016. År 2019 stod vägtrafiken för drygt hälften av godstransportarbetet.

Godstransportarbetet på väg har ökat med 12 procent sedan 2000 men har minskat med 1 procent sedan 2018. Inrikes vägtransporter svarade för 67 procent av det totala inrikes godstransportarbetet 2019. De svenskregistrerade tunga lastbilarna har minskat sin andel av godstransportarbetet sedan 2004. För utrikestrafiken har andelen av godstransportarbetet på väg som sker med svenskregistrerade tunga lastbilar halverats. De lätta lastbilarna svarar för en liten del av det totala godstransportarbetet på väg, men har ökat kraftigt i antal fordon och körda kilometer. De utgör en särskilt stor andel av den regionala och lokala godstrafiken och av distributionstrafiken. Närmare 80 procent av det totala transportarbetet med lastbil sker på sträckor kortare än 500 kilometer. Transportarbetet med lastbil över förhållandevis korta transportavstånd upp till 100 kilometer står för 22 procent av det totala transportarbetet på väg.

Bantrafiken svarade 2019 för 21 procent av det totala godstransportarbetet. Godstransportarbetet på järnväg steg med 11 procent mellan 2000 och 2019.

Sjöfarten stod för 28 procent av alla tonkilometer i Sverige 2019. Sedan 2015 har godstransportarbetet inom sjöfarten ökat med 3 procent. Utrikes sjötransporter stod för 54 procent av allt utrikes godstransportarbete 2019.

Godstransportarbetet med flyg som startar och landar på svenska flygplatser är volymmässigt litet och används främst när det finns behov av snabba transporter av tidskritiska och dyrare varor.

Trafikslagens andelar av godstransportarbetet framgår av tabell 4.1.

## 4.2 Utveckling av resor och transporter, till 2040

Trafikens utveckling är starkt kopplad till utvecklingen av samhället i stort. Trafikutvecklingen och fördelningen på trafikslag påverkas av styrmedel och infrastrukturåtgärder, liksom av omvärldsfaktorer som befolkningstillväxt och ekonomisk tillväxt. Mellan 2017 och 2040 väntas Sveriges befolkning öka med 16 procent enligt Statistiska centralbyrån (SCB), och den reala inkomsten per capita förväntas öka med 41 procent enligt Konjunkturinstitutet.

Regeringen angav i uppdraget till Trafikverket att ta fram inriktningsunderlag, att förslaget till fördelning av den ekonomiska planeringsramen för respektive period ska baseras på ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn, samt därtill antaganden om ytterligare styrmedel och åtgärder som hållbart och kostnadseffektivt leder till att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart) minskar med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 samt bidrar till att Sverige senast 2045 inte har några

nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att åtgärder i gällande nationell och länsvisa infrastrukturplaner 2018–2029 tillsammans med beslutade skatter och avgifter inte leder till att klimatmålet nås. För det krävs enligt Trafikverket ytterligare styrmedel och åtgärder.

I redovisningen av uppdraget att redogöra för hur myndighetens alternativa prognosscenarier bl.a. beskriver en minskad trafikutveckling som kan uppstå till följd av beslutad och aviserad politik samt i förhållande till de mål som gäller för transportområdet<sup>1</sup>, som inkluderar klimatmålet för transportsektorn, har Trafikverket analyserat ett antal olika kombinationer av styrmedel och åtgärder, som exempelvis elektrifiering, reduktionsplikt, vägavgifter samt ökad transporteffektivisering genom höjda transportkostnader och förbättrade alternativ, för att nå målen. Olika scenarier bedöms av Trafikverket leda till olika trafikutveckling. I det scenario som Trafikverket har valt som basprognos<sup>2</sup> och som scenario för inriktningsunderlaget har Trafikverket, delvis med utgångspunkt i januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, antagit en kombination av elektrifiering, reduktionsplikt och minskad bränsle driven trafik som leder till att klimatmålen nås. Trafikutvecklingen i detta scenario är enligt Trafikverket i stort sett densamma som den som förväntas med beslutade styrmedel och åtgärder. Alla prognoser är behäftade med viss osäkerhet, varför det är viktigt med känslighetsanalyser som visar om urvalet av infrastrukturåtgärder är robust i förhållande till hur olika omvärldsfaktorer och styrmedel utvecklas. I inriktningsunderlaget redovisar Trafikverket ett antal känslighetsanalyser och de konsekvenser som följer av dem.

### *Persontransporternas utveckling*

Det totala persontransportarbetet förväntas, enligt Trafikverkets basprognos, öka med 28 procent mellan 2017 och 2040. Resandet med tåg förväntas enligt samma prognos öka med 53 procent, medan resandet med personbil förväntas öka med 27 procent. Inrikes luftfart står enligt prognosen för ungefär 3 procent av persontransportarbetet, och cirka 10 procent av det långväga persontransportarbetet (2017). Inrikes luftfart har historiskt sett varierat kraftigt men antas i prognosen för 2040 ligga kvar på dagens nivå. Transportarbetet med gång och cykel ökar enligt Trafikverket med 21 procent, men detta resultat bör behandlas med försiktighet då den använda prognosmodellen är särskilt osäker för dessa transportsätt. Trafikverket anger ett osäkerhetsintervall på omkring 20–40 procents ökning av personbilsresandet till 2040, och omkring 35–60 procents ökning av tågresandet. De största osäkerhetskällorna i prognoserna är enligt Trafikverket befolkningsutvecklingen och den ekonomiska utvecklingen.

<sup>1</sup> Trafikverket (2020). Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter – ett regeringsuppdrag, 2020:080.

<sup>2</sup> Trafikverket, 2020, Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2020. Rapport 2020:125 och Trafikverket, 2020, Prognos för persontrafiken 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2020, rapport 2020:128.

Under perioden 2017–2040 förväntas enligt Trafikverket inrikes varu-  
produktion samt export och import av varor öka med cirka 50 procent,  
vilket leder till att inrikes godstransportarbete ökar med ungefär lika  
mycket. Efterfrågan på godstransporter förväntas enligt Trafikverket öka  
med drygt 50 procent mellan 2017 och 2040, vilket innebär en årlig tillväxt  
på 1,8 procent, som är en hög takt historiskt sett. Den bedömda tillväxt-  
takten i prognosen beror i huvudsak på den ekonomiska utvecklingen, i  
kombination med en prognos för varuvärdets utveckling i kronor per ton.  
Prognosen visar på en jämförelsevis kraftig ökning av transportarbetet för  
sjöfart fram till 2040, från 32 miljarder tonkilometer 2017 till drygt  
52 miljarder tonkilometer 2040. Prognosen för vägtransportarbetet är en  
ökning från 50 miljarder tonkilometer 2017 till 73 miljarder tonkilometer  
2040. För järnvägen redovisas också stora ökning, från 21 miljarder ton-  
kilometer 2017 till 30 miljarder tonkilometer 2040. Det är enligt  
Trafikverket delvis ett resultat av att kapaciteten i järnvägsnätet utökas  
kraftigt genom de omfattande investeringarna i gällande plan. För gods-  
transportprognoserna bedömer Trafikverket att den största osäkerheten är  
tillväxttakten för de varuproducerande branscherna och förändringar i  
handelsmönster.

#### *Möjliga effekter av den pågående pandemin*

Det är osäkert vilka effekter den pågående pandemin ger på framtida efter-  
frågan på och utbud av transporter. Trafikverkets basprognoser har inte  
beaktat eventuella effekter av pandemin. Pandemin fick omedelbart en stor  
påverkan på transportefterfrågan, särskilt inom flyget och färjetrafiken till  
och från Sverige, och då främst passagerartrafiken, men också inom  
kollektivtrafiken, som har mycket färre resenärer. Hur stora de långsiktiga  
effekterna blir beror bl.a. på hur ekonomin och sysselsättningen påverkas,  
men också på vilka beteendeförändringar som blir bestående. Trafikverket  
anger i sitt inriktningsunderlag att distansarbete och digitala möten kan  
minska behovet av arbetsresor och tjänsteresor, men att det inte är givet att  
det totala resandet minskar, eftersom det ges ökade möjligheter att göra  
andra typer av resor i stället om resurser i form av tid eller pengar frigörs.  
Effekten kan enligt Trafikverket också bli att de som har möjlighet väljer  
att bosätta sig längre bort från sin arbetsplats eller byter till en arbetsplats  
längre från hemmet.

Enligt Trafikverket kommer kollektivtrafikbranschen att ha fortsatta  
utmaningar om behovet av social distansering kvarstår över tid. Ur ett  
resenärsperspektiv skulle detta enligt Trafikverket kunna leda till för-  
ändrade val av färdmedel, t.ex. ökad andel bilresande. Enligt Trafikverket  
skulle det även kunna bli bestående effekter för cykel- och gångtrafik,  
särskilt i de större städerna.

I ett inledande skede av pandemin tydliggjordes känsligheten i närings-  
livets produktions- och logistikkedjor. På sikt skulle den osäkerhet som  
pandemin har skapat enligt Trafikverket kunna leda till ökad egen lager-  
hållning med minskat beroende av leveranser just-in-time. Det skulle  
enligt Trafikverket också kunna innebära att en ökad andel av de sänd-  
ningar som inte är tidskritiska kommer att transporteras på järnväg och  
med inlands- och kustsjöfart. Enligt Trafikverket kan utvecklingen också  
tänkas gå mot ökad inhemsk produktion och mer närproducerade varor,

vilket i så fall som Trafikverket ser det kan leda till ett minskat behov av långväga godstransporter. E-handeln fick ett kraftigt uppsving under pandemins inledande fas. Genom detta ökar distributionstrafiken, samtidigt som behovet av inköpsresor kan minska. Sammantaget råder en osäkerhet om vilka långsiktiga effekter som pandemin kan ha på transportefterfrågan och det är viktigt att följa utvecklingen.

#### *Teknisk utveckling bedöms påverka trafikutvecklingen*

Teknikutvecklingen förväntas enligt Trafikverket leda till mer kostnads- och energieffektiva, tillgängliga transportlösningar med mindre miljöpåverkan, vilket som Trafikverket ser det ytterligare kan driva på transportefterfrågan. Samtidigt beskriver Trafikverket att framför allt digitaliseringen kan leda till en minskad efterfrågan på vissa typer av transporter. Trafikverket noterar att forskningsläget visar att det råder stor osäkerhet om vilka systemeffekter som den tekniska och digitala utvecklingen kan leda till. Trafikverket konstaterar dock att det finns en samsyn om att utvecklingen kommer att påverka transportsystemet och generera nya affärsmodeller och tjänster. Ur ett näringslivsperspektiv går det, enligt Trafikverket, att tydligt se fördelarna med automatisering, elektrifiering och digitalisering på kort och medellång sikt. Ökad leveransservice, minskad sårbarhet och potentiellt kraftigt minskade transportkostnader är enligt Trafikverkets bedömning starka incitament i företag, som styrs av ekonomisk rationalitet. På resenärrsidan är bilden mer splittrad, då valen enligt Trafikverket inte enbart styrs av ekonomisk rationalitet, utan även av individuella värderingar, sociala normer och livsstilar inklusive grad av acceptans av nya tjänster. Trafikverket konstaterar att snabba förändringar i omvärlden manar till öppenhet och ett synsätt där digitaliseringen och teknikutvecklingen skapar nya förutsättningar och möjligheter för infrastrukturplaneringen.

## 5 Pågående arbete

Den gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 fastställdes av regeringen den 31 maj 2018. Det har sedan dess tagits ett stort antal initiativ med bäring på infrastruktur för transporter på väg, järnväg och med sjöfart och luftfart. Initiativen och åtgärderna, som har effekt på såväl kort som lång sikt, bidrar alla till en utveckling där de transportpolitiska målen och därtill hörande etappmål nås.

Regeringen, i en överenskommelse mellan samarbetspartierna Centerpartiet och Liberalerna, presenterade i december 2019 en klimatpolitisk handlingsplan. I handlingsplanen anges vilka åtgärder som regeringen avser att vidta dels på tvärssektoriell nivå, dels för olika utsläppssektorer med ett särskilt fokus på transportsektorn. Utöver de åtgärder och initiativ som nämnts ovan har det avsatts ytterligare särskilda medel för olika ändamål, utöver de satsningar som gjorts i den nationella trafikslagsövergripande planen.

Prop. 2020/21:151 Nedan följer en redogörelse för ett urval av åtgärder som har genomförts eller påbörjats sedan fastställelsen av nuvarande nationella plan. Åtgärderna syftar till att transportinfrastrukturen ska utvecklas mot de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen.

#### *Nationell godstransportstrategi*

Omfattande åtgärder har vidtagits för att stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft, inte minst för godstransporter, framför allt genom den nationella godstransportstrategin för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter (NGTS) som regeringen beslutade i juni 2018. Här redovisas enbart sådant arbete som har startat och som rör infrastrukturfrågorna.

Strategin är den första av sitt slag och arbetades fram i nära dialog med branschföreträdare, forskare och myndigheter. Därefter inrättades ett nationellt godstransportråd med berörda aktörer och regeringen uppdrog åt Trafikverket att inrätta ett kansli som stöttar godstransportrådet. Många delar av godstransportstrategin levereras nu.

- Trafikverket har på uppdrag av regeringen undersökt vilka hinder som finns för ökade intermodala järnvägstransporter och lämnat förslag på vad som kan göras för att åtgärda dessa. Åtgärderna rör bl.a. regelverk för tåglägestilldelning och innovationsupphandling.
- I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) bedömde regeringen att en fortsättning på miljökompensationen för fler intermodala järnvägstransporter 2021–2025 behövdes. Efter förslag i propositionen avsattes 400 miljoner kronor årligen 2021–2023 (bet. 2020/21:TU1, rskr. 2020/21:131). I propositionen Vårändringsbudget för 2021 (prop. 2020/21:99) har regeringen föreslagit att miljökompensationen utökas med 150 miljoner kronor per år. Stödet förutsätter godkännande av Europeiska kommissionen.
- Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart har tagit fram en handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart. Arbetet med genomförandet pågår.
- Trafikverket har redovisat hur arbetet inom ramen för befintlig ekonomisk och fysisk infrastrukturplanering angående längre och tyngre tåg fortskrider. Förslaget om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet har remitterats.
- Boverket har analyserat och kartlagt hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen. Inom ramen för detta arbete har Boverket även tagit fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter, som riktar sig till kommuner, länsstyrelser och regioner.
- Trafikverket arbetar med att hitta former för hur informationsutbyte och horisontell samordning för ökad fyllnadsgrad, och därmed ökad transporteffektivitet, kan utformas och förvaltas.
- Regeringen har uppdragit åt Trafikverket att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet.

Utöver dessa exempel har det beslutats om ett antal uppdrag kopplade till godstransportstrategin, uppdrag som har redovisats helt eller delvis, som fortfarande pågår eller som kommer att redovisas årligen.

Trafikanalys har i uppdrag att årligen följa upp och utvärdera arbetet med att genomföra godstransportstrategin och lämnade i december 2020

en halvtidsutvärdering. Regeringen har därtill beslutat om en utvidgning av stadsmiljöavtalen till att omfatta åtgärder för godstransportlösningar.

Inriktningen för de gränsöverskridande transportererna enligt godstransportstrategin är att de i framtiden ska fungera väl och upplevas som smidiga och effektiva. En viktig del för Sverige i EU-samarbetet på transportområdet är därför genomförandet av det transeuropeiska nätverket för transporter, TEN-T, se Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU. Nätverket består av ett stamnät och ett övergripande nät som omfattar alla trafikslag, inklusive intermodala plattformar och inre vattenvägar. Godstransportererna är koncentrerade till större stråk, som i huvudsak överensstämmer med de svenska delarna av det transeuropeiska transportnätverket TEN-T:s stamnät. Europeiska kommissionen har inlett arbetet med att revidera regelverket för TEN-T och aviserat att ett förslag till ny förordning kommer att presenteras under det tredje kvartalet 2021.

Till stöd för genomförandet av TEN finns det finansiella instrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa (CEF). Trafikverket ska enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket vara regeringen behjälpligt med ansökningar från Sverige. Detta har lett till att Sverige byggt upp en viktig kompetens som har resulterat i att Sverige relativt god utdelning från fonden. Under åren 2014–2020 har projekt med svenska projektdeltagare tagit emot totalt ca 392 miljoner euro, fördelade på 75 olika projekt. Drygt hälften av medlen, 52 procent, har gått till järnvägsprojekt, drygt 20 procent till sjöfartsprojekt, 15 procent till flygprojekt och 10 procent till vägprojekt.

Det finns nio stamnätsskorridorer i TEN-T-nätverket och två korridorer för horisontella frågor (järnvägssystemet ERTMS och Motorways of the Sea). Sverige berörs i huvudsak av stamnätsskorridoren Skandinavien–Medelhavet samt de horisontella korridorerna. Sveriges arbete inför antagandet av en ny CEF-förordning bidrog till att korridoren Skandinavien–Medelhavet förlängdes genom Sverige till Narvik i Norge samt Oulu i Finland. Samtidigt förlängdes stamnätsskorridoren Atlanten–Östersjön från Finland via Haparanda in i Sverige till Luleå, vilket innebär att Sverige nu berörs av två stamnätsskorridorer.

#### *Stabila förutsättningar för resor och transporter*

För att ytterligare förbättra förutsättningarna, för såväl resande som för dem som transporterar gods, att se järnvägen som ett attraktivt val har regeringen bl.a. uppdragit åt Trafikverket att utreda förutsättningarna för att minska förseningar i järnvägstrafiken orsakade av järnvägsföretag samt att upprätta en handlingsplan avseende åtgärder för att möjliggöra förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Trafikverket har också fått i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan avseende genomförande av järnvägsunderhåll för att säkerställa ett samhällsekonomiskt effektivt underhåll och en ökad punktlighet.

Trafikverket fick i juli 2019 i uppdrag att utreda förutsättningarna för att upphandla nattåg med dagliga avgångar till flera europeiska städer. Trafikverket har därefter, i juli 2020, fått i uppdrag att genomföra en upphandling med ambitionen att upprätta nattågstrafik Malmö–Bryssel och

Prop. 2020/21:151 Stockholm–Hamburg, med start senast den 1 augusti 2022. För ändamålet får medel om högst 395 miljoner kronor användas under perioden 2022–2026.

Ambitionen är att andelen resande med kollektivtrafik ska öka och mot den bakgrunden är det bekymmersamt att den pågående pandemin har påverkat kollektivtrafiken negativt. Under den rådande pandemin har det vidtagits åtgärder för att avhjälpa de svårigheter som har uppstått. Kollektivtrafiken måste fungera även under tider då samhället står under stora påfrestningar. Det är viktigt att trafiken kan möta de behov som finns och bedrivs i den omfattning som behövs för att minska risken för trängsel och smittspridning. I maj 2020 beslutades ett tillfälligt riktat bidrag om 3 miljarder kronor till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ersättning för minskade biljettintäkter till följd av utbrottet av det nya coronaviruset under perioden 1 mars–30 juni 2020 jämfört med motsvarande period 2019. Därefter har det avsatts ytterligare 2 miljarder kronor under 2021 i ett riktat stöd till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. I propositionen Vårändringsbudget för 2021 (prop. 2020/21:99) har regeringen föreslagit att ytterligare 1 miljard kronor avsätts för sådant stöd.

En ökad och säker cykling kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätorter, samt bidra till en bättre folkhälsa. Regeringen fattade i april 2017 beslut om en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Den följs upp och vidareutvecklas löpande, och regeringen beslutade t.ex. så sent som i oktober 2020 att ge kommuner möjlighet att fr.o.m. den 1 december 2020 inrätta s.k. cykelgator med särskilda, för cyklisterna förmånliga regler.

Sammanlagt satsas 325 miljoner kronor 2021 och lika mycket 2022 för att förstärka både statens cykelinfrastruktur och kommuners möjlighet till cykelinvesteringar genom stadsmiljöavtalen. I oktober 2020 fick Trafikverket i uppdrag att fördela 4 miljoner kronor till ideella organisationer. Medlen ska användas för informations- och utbildningsinsatser samt andra aktiviteter som främjar ökad och säker cykling.

Den pågående pandemin har lett till stora ekonomiska påfrestningar för såväl företag som myndigheter inom luftfart och sjöfart. Flygtrafiken har minskat dramatiskt, liksom persontransporter med färjor. På flygsidan är det framför allt passagerartrafiken, både inrikes och utrikes, som har reducerats kraftigt. Även fraktflyget har dock minskat, men inte i samma omfattning. Regeringens insatser med anledning av pandemin har kunnat möta flera akuta behov som har uppstått.

Ett flertal åtgärder har genomförts för att mildra krisen för flygbolag och flygplatser. De regionala icke-statliga flygplatserna utgör en viktig del i den svenska flygplatsstrukturen. Den 23 juni 2020 beslutade riksdagen, efter regeringens förslag, om ett tillfälligt ökat driftstöd på 100 miljoner kronor till regionala icke-statliga flygplatser. Därutöver har regeringen beslutat om temporär allmän trafikplikt på ett antal flyglinjer till Norrland och Gotland och Trafikverket har fått i uppdrag att upphandla flygtrafiken på dessa linjer. För att förstärka ambulansflygets kapacitet och tillgänglighet under den pågående pandemin har 75 miljoner kronor avsatts.

I Sverige finns tio beredskapsflygplatser för att tillgodose behovet av tillgänglighet för samhällsviktiga flygtransporter. Den största användaren av beredskapsflygplatser är regionernas hälso- och sjukvård, t.ex.



ambulansflyg, men även statliga myndigheter som t.ex. Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Polismyndigheten nyttjar flygplatserna. Beredskapsflygplatserna är också viktiga när det gäller att transportera brådskande fraktgods. Regeringen uppdrog den 22 december 2020 åt Trafikverket att omgående förhandla och ingå överenskommelser med 16 flygplatser över hela landet om temporär beredskap för att ta emot akuta eller av annat skäl prioriterade sjuktransporter för hälso- och sjukvården, t.ex. ambulansflyg. Uppdraget till Trafikverket kompletterades den 28 december 2020 till att avse ytterligare två flygplatser och i februari till att även avse en förlängning av avtalen för 17 av dessa flygplatser.

Den pågående pandemin har medfört att flygtrafiken vid de svenska beredskapsflygplatserna har minskat till mycket låga nivåer. Flygplatserna har därför av kostnadsskäl behövt dra ner på sina öppettider. Efter regeringens förslag i en extra ändringsbudget den 22 december 2020 avsattes därför ytterligare 10 miljoner kronor till Sveriges beredskapsflygplatser för att säkra att samhällsviktiga flygtransporter finns tillgängliga i hela landet oavsett tid på dygnet. Stödet ska täcka kostnader för det ökade behovet av beredskap vid flygplatserna. Sedan tidigare hade det avsatts 9,5 miljoner kronor för 2021.

Åtgärder för att främja sjöfarten, såsom överflyttning av transporter från väg till sjöfart, omfattas av den nationella godstransportstrategin som nämns ovan. Därutöver har åtgärder vidtagits för att mildra de negativa konsekvenserna av pandemin för sjöfarten, både avseende transporter av passagerare och av gods. Bland annat beslutades i juli 2020 om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd för passagerarfärjor. Åtgärden förlängdes i december 2020 och gäller nu t.o.m. den 30 juni 2021. Stödet syftar till att stödja sjöfartsbranschen i det svåra ekonomiska läge som uppstått på grund av pandemin och innebär att stöd ges för sjömän även på passagerarfärjor som tillfälligt tagits ur trafik på grund av coronavirusets spridning.

### *Trafiksäkerhet på väg*

Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Regeringen var i februari 2020 värd för den tredje globala trafiksäkerhetskonferensen 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety. På konferensen presenterades den s.k. Stockholmsdeklarationen, som knyter trafiksäkerhet till de globala hållbarhetsmålen och som utgör avslutning på FN:s trafiksäkerhetsarbete för åren 2011–2020 i det s.k. Decade of Action for Road Safety. Slutsatserna presenterades som ett gemensamt budskap från konferensens deltagare inför det globala arbetet med trafiksäkerhet under de kommande tio åren. Deklarationen innehåller slutsatser och rekommendationer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen. Bland annat uppmanas FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa den högsta tillåtna hastigheten till 30 km/h i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. I augusti 2020 antogs en ny resolution om global vägtrafiksäkerhet av FN:s generalförsamling. Resolutionen ställer sig bakom Stockholmsdeklarationen och ligger till grund för det globala trafiksäkerhetsmålet till 2030 och ersätter trafiksäkerhetsmål i Agenda 2030.

Regeringen beslutade i februari 2020 om det nya etappmålet för omkomna och skadade i trafiken. Etappmålet innebär bl.a. en halvering av

Prop. 2020/21:151 antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet alvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030.

Insatser har även gjorts fortlöpande med syftet att utifrån ett brett synsätt öka trafiksäkerheten, bl.a. har regeringen uppdragit åt Trafikverket att göra en översyn med anledning av bristen på säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar. Trafikverket har också haft regeringens uppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen, liksom att genomföra informations- och kunskaps-höjande insatser inom området medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

### *Satsningar på underhåll*

Den ekonomiska ramen för drift och underhåll av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt bidrag för drift av enskild väg, uppgår till 164 miljarder kronor under innevarande planperiod. Ramen för drift, underhåll och trafikledning på järnväg uppgår till 125 miljarder kronor. Regeringen har fortsatt att satsa på underhåll av vägar och järnvägar. För att främja den regionala tillväxten och goda levnadsvillkor i Sveriges gles- och landsbygder tillfördes efter regeringens förslag 2018 medel om totalt 300 miljoner kronor till vägunderhåll under perioden 2018–2020. Med anledning av regeringens förslag i propositionen Vårändringsbudget för 2019 (prop. 2018/19:99) satsades totalt 122 miljoner kronor på underhåll, varav 66 miljoner kronor till bidrag för drift av enskild väg och 56 miljoner kronor till järnvägsunderhåll i landsbygd för att främja godstransporter. Efter förslag i budgetpropositionen för 2020 förlängdes och utökades satsningen på järnvägsunderhåll i landsbygd till 100 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022. Satsningen på statsbidrag till enskild väghållning förlängdes och utökades till 118 miljoner kronor per år under perioden 2020–2022.

Efter förslag i en extra ändringsbudget våren 2020 avsattes 720 miljoner kronor till järnvägsunderhåll. Satsningen genomfördes som en följd av den pågående pandemin. Pandemin innebar att järnvägstrafiken kraftigt reducerades, vilket medfört att underhållsåtgärder kan genomföras med mindre störningar för tågtrafiken. Även vägunderhållet ökades med 300 miljoner kronor, riktat till vägunderhåll i landsbygd. En väl fungerande väginfrastruktur ökar landsbygdens tillgänglighet och konkurrenskraft, men säkrar också väl fungerande vägtransporter i hela landet vilket är viktigt för såväl den nationella som den regionala tillväxten.

Efter förslag i budgetpropositionen för 2021 satsas ytterligare 500 miljoner kronor årligen under perioden 2021–2023 på underhåll av statliga järnvägar i hela landet. Medlen ska stärka järnvägens tillförlitlighet och möjligheter till klimatsmarta transporter av både gods och människor. Efter förslag i samma proposition satsas även 500 miljoner kronor årligen under perioden 2021–2023 för vägunderhåll på landsbygd.

### *Elektrifieringen av transportsektorn*

Kraftfulla åtgärder behövs för att utsläppen från transporter ska minska i snabbare takt än hittills, för att i princip vara nere på noll 2045. Elektrifiering är en viktig del i detta arbete, och utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Elektrifieringen av transportsektorn bedöms dessutom ge andra positiva effekter för människors hälsa och miljön samt är ett viktigt bidrag till att Sverige ska klara sina bindande åtaganden mot EU när det gäller utsläpp av kväveoxid.

I oktober 2020 intensifierades arbetet med att elektrifiera transportsektorn ytterligare. Då inrättades en elektrifieringskommission som ska identifiera åtgärder som kan öka takten i elektrifieringen på transportområdet. Kommissionens arbete omfattar såväl person- som gods-transporter och alla trafikslag. Kommissionen ska bl.a. belysa finansieringsfrågor, möjliga affärsmodeller och hur el vid behov snabbt kan dras fram till elväg och laddinfrastruktur för snabbaddning. Kommissionen ska även undersöka hur elektrifiering via vätgasdrift kan medverka till en elektrifiering av transportsektorn och vilka effekter elektrifieringen av transportsektorn har på elförsörjningen. Den ska också tillsammans med näringslivet och berörda aktörer skyndsamt ta fram en handlingsplan för elektrifiering av de mest trafikerade vägarna i Sverige samt i övrigt genomlysna andra möjligheter till elektrifiering. Samtidigt inleddes även arbetet med att ta fram av en nationell strategi för elektrifiering, som ska ta ett helhetsgrepp kring förutsättningarna i energisektorn för ökad elektrifiering och redovisa en plan för att hantera eventuella hinder för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering.

Trafikverket redovisade i februari 2021 uppdraget att planera för en utbyggnad av elvägar längs det statliga vägnätet som leder till att utsläppen av växthusgaser från tung vägtrafik på dessa vägar halveras. Inom ramen för uppdraget har Trafikverket tagit fram ett förslag till en plan för samhällsekonomiskt lönsam elektrifiering av delar av det statliga vägnätet fram till 2030 och med sikte på 2040. Det övergripande syftet är att kraftigt minska utsläppen från vägtrafik för att klimatmålen ska kunna nås.

Trafikverket har vidare haft i uppdrag att bedöma hur laddinfrastruktur för snabbaddning av tunga fordon längs större vägar, inklusive utbud och efterfrågan, förväntas utvecklas. Myndigheten skulle även analysera vilka nyttor, kostnader och andra konsekvenser som en utbyggnad är förknippad med, samt möjliga affärsmodeller. Eventuella åtgärder som kan främja en samhällsekonomiskt effektiv utbyggnad skulle också analyseras. Trafikverket redovisade uppdraget i februari 2021.

Efter regeringens förslag i budgetpropositionen för 2021 har 500 miljoner kronor avsatts för 2021 och 550 miljoner kronor för 2022 för regionala elektrifieringspiloter med laddinfrastruktur för tunga fordon, i syfte att elektrifiera tunga vägtransporter inom de mest trafikerade områdena. Även tankinfrastruktur för vätgas ingår i satsningen.

En särskild utredare har fått i uppdrag att analysera och föreslå hur en reglering av elvägar kan utformas och hur drift och underhåll av elvägar kan finansieras (dir. 2020:105). Utgångspunkten för utredarens arbete ska vara att väghållaren ansvarar för uppförande, drift och underhåll av infrastrukturen för elvägar. Ytterligare en utgångspunkt ska vara att kostnaden för drift och underhåll av infrastrukturen helt eller delvis ska finansieras genom avgifter från dem som använder el på elvägen.

Prop. 2020/21:151 Sverige har sedan januari 2017 ett innovationspartnerskap med Tyskland, där elvägar utgör ett av sex samarbetsområden. Sverige har också ett innovationspartnerskap med Frankrike, som omfattar flera prioriterade områden, bl.a. gröna lösningar för transporter och smarta städer, där målet är att fokusera på att utveckla innovativa lösningar som städer och samhällen kan använda för att ta itu med nya miljöförhållanden. Detta kommer att kräva minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn och lösningar för att få till stånd gröna, inkluderande och hållbara städer. Det arbete som kommer att genomföras kring elvägar inom ramen för det fransk-svenska innovationspartnerskapet samordnas med arbetet med elvägar inom ramen för det tysk-svenska innovationspartnerskapet som ett trepartssamarbete. Både det tysk-svenska och det fransk-svenska partnerskapet samordnas av Trafikverket i de delar de avser elvägar.

## 6 Inriktning

### 6.1 Vad som ska uppnås

Hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas och transportsystemet är en viktig förutsättning för det. Även i en alltmer digitaliserad värld kommer vi fortsatt att vara beroende av att människor kan resa och mötas och att varor kan transporteras på ett hållbart och klimatsmart sätt. En god tillgänglighet regionalt, nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv, för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd.

Regeringen avser att ta fram en trafikslagsövergripande nationell infrastrukturplan som är en del i samhällsbygget, i vilken det tydligt pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till tillgängligheten, klimatarbetet, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft. Sverige är ett exportberoende industriland med behov av god tillgänglighet till Europa och resten av världen.

Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Regeringen intensifierar därför arbetet med att minska utsläppen från transportsektorn. Transporternas utsläpp av växthusgaser måste minska i betydligt snabbare takt fram till 2030, och Sveriges utsläpp ska vara nettonoll senast 2045. Det innebär att flera sektorer, däribland transportsektorn, i princip kommer att behöva nå nollutsläpp senast 2045.

Graden av elektrifiering, energieffektivisering, andelen hållbara förnybara drivmedel och trafikarbetets utveckling är de faktorer som har störst betydelse för hur utsläppen av växthusgaser från transportsektorn utvecklas till 2030 och 2045. Kraftfulla åtgärder behövs därför inom alla dessa områden för att nå klimatmålen, inte minst inom elektrifiering och hållbara förnybara drivmedel. För att transportsektorn ska ha i princip noll utsläpp 2045 går det inte att styra ensidigt mot målet till 2030. En politik som siktar mot 2045 behöver på ett tydligt sätt väga in långsiktiga perspektiv som planering av bostäder, annan bebyggelse och infrastruktur. Utöver det behöver förutsättningar skapas för en snabb elektrifiering av

transporter och överflyttning av transporter till energieffektiva transportsätt. I ett mer transporteffektivt samhälle kan tillgängligheten öka samtidigt som det trafikarbete som krävs för att uppnå motsvarande tillgänglighet kan minska. Även arbetet med innovationer på transportområdet är viktigt för möjligheterna att nå klimatomålen.

Alla delar av samhället behöver ställa om och inom transportsektorn berörs både näringslivets transporter och personresor för såväl arbete och utbildning som fritidsändamål. Men förutsättningarna skiljer sig åt, mellan olika delar av landet, mellan städer och stadsdelar, tätorter, gles- och landsbygder, mellan människor och mellan olika verksamheter. Ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem är en förutsättning för att människor ska kunna bo, leva och verka i hela landet, för näringslivet och för att nya företag och jobb kan skapas inom en mängd olika branscher.

Klimatanpassning är särskilt viktigt vid investeringar som har lång livslängd inom sektorer som bedöms som sårbara och kritiska.

Infrastrukturpolitik främjar jobb och näringsliv. Infrastrukturinvesteringar bidrar till att företagande och sysselsättning utvecklas i en positiv riktning. Väl fungerande, regionalt, nationellt och globalt konkurrenskraftiga godstransporter är grundläggande för svensk välfärd, för att säkra arbetstillfällena, för näringslivet och för hållbar tillväxt. Transportkostnaden spelar för många företag en avgörande roll för konkurrenskraften, vilket ställer krav på ökad tillgänglighet och ett flexibelt transportsystem.

Genom att på ett hållbart sätt förbättra tillgängligheten, genom bl.a. bättre pendlingsmöjligheter inom ett geografiskt område (regionintegrering), eller genom att det område som omfattas av pendling förstoras (regionförstoring), är det möjligt att utveckla ekonomiskt mer dynamiska och robusta, väl sammanbundna och större funktionella regioner. Bättre förutsättningar för ökad rörlighet kan bl.a. ge en bättre matchning av utbud och efterfrågan på arbetskraft samt en mer differentierad och dynamisk arbetsmarknad. En ökad specialisering kan även ske av näringsliv, arbetskraft och utbildning inom fler branscher. Ökad tillgänglighet kan öka sysselsättningen och ge högre produktivitet, oberoende av befolkningstäthet i det aktuella området. En välfungerande transportinfrastruktur innebär således positiva effekter såväl för gles- och landsbygder och tätorter som städer. God och hållbar tillgänglighet är också central för att ge människor tillgång till vård, omsorg och service liksom aktiviteter och miljöer för en meningsfull fritid.

Utöver att förbättra standarden, tillförlitligheten och tillgängligheten främjar satsningar på underhåll och investeringar också direkt sysselsättning i företag inom t.ex. bygg- och anläggningssektorn och bland maskinentreprenörer och leverantörer i hela landet. Ordning och reda i bygg- och anläggningsbranschen med schysta villkor och konkurrensneutralitet måste samtidigt värnas.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Väl utformad infrastruktur som bl.a. tar hänsyn till befintliga natur- och kulturmiljövärden ger förutsättningar för hållbar utveckling där människor kan leva klimatsmart, hälsosamt och tryggt. En väl utbyggd cykelinfrastruktur kan ha stor betydelse för att öka

Prop. 2020/21:151 andelen som cyklar. Närhet till t.ex. bostad, arbetsplats och service gör att det är enkelt att leva sitt vardagsliv och ta sig fram med hållbara transportmedel. För folkhälsan är ökat stillasittande ett hot som kan motverkas genom aktiv mobilitet, som att exempelvis på ett tryggt sätt kunna cykla och gå till skolan, arbetet eller till fritidsaktiviteter. Barnperspektivet bör beaktas vid planering och utveckling av transportsystemet. Regeringen slog 2018 fast ett etappmål i miljömålssystemet om att andelen persontransporter med kollektivtrafik, cykel och gång i Sverige ska vara minst 25 procent 2025, uttryckt i personkilometer, i riktning mot att på sikt fördubbla andelen för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Regeringen avser att ta fram mål för ökad cykling.

Infrastrukturinvesteringar skapar också potential för bostadsbyggande. En väl fungerande samordning mellan statlig infrastrukturplanering samt kommunal och regional samhällsplanering är en förutsättning för att de potentialer som infrastrukturprojekten möjliggör ska utnyttjas till fullo.

Väl fungerande internationella godstransporter är viktiga för att företagen ska kunna exportera sina varor, och de gränsöverskridande transporterna måste därför vara smidiga och effektiva. Infrastrukturens kvalitet har stor betydelse för att stärka den internationella konkurrenskraften för näringslivet. Godstransporter sker med samtliga trafikslag, i hela landet, liksom gränsöverskridande till andra länder. Godstransporter har stor betydelse för att hela Sverige ska fungera, även vid påfrestningar. Ökad tillgänglighet genom t.ex. goda pendlingsmöjligheter med tåg och annan kollektivtrafik över landsgränserna mot såväl Norge som Finland och Danmark ger möjligheter till utvidgade, men också integrerade, arbetsmarknadsregioner, till gagn för såväl företag som anställda. Regering, regioner, kommuner och Trafikverket har sedan lång tid tillbaka ett fortlöpande samarbete med sina nordiska motsvarigheter genom att samarbeta kring exempelvis gränsöverskridande infrastruktur.

Den pågående pandemin har haft en mycket stor påverkan på transportefterfrågan. Särskilt tydligt märks detta inom flygtrafiken och färjetrafiken till och från Sverige, men även inom kollektivtrafiken har effekterna varit påtagliga. Det är dock osäkert hur stora de långsiktiga effekterna blir för t.ex. ekonomin och sysselsättningen. Inte minst är det svårt att bedöma vilka beteendeförändringar som kan tänkas bli bestående, t.ex. när det gäller distansarbete, enskildas val av färdmedel, e-handel, besöksnäringen samt näringslivets produktions- och logistikkedjor.

Infrastrukturplaneringen är mycket viktig för återstarten av den svenska ekonomin efter pandemin. Satsningar på infrastruktur i hela landet bidrar till att ekonomin och sysselsättningen återhämtar sig. Återstarten ska vara en grön återstart. Den globala uppvärmningen fortsätter utan hänsyn till pandemin. Med en grön återstart i hela landet minskar koldioxidutsläpp, och grunden läggs för nya företag, jobb och ökad konkurrenskraft. EU:s gröna giv blir också en plattform för de europeiska länderna att gemensamt driva på återstarten.

Hela Sverige ska växa, leva och utvecklas. För att få en bred uppslutning bakom den omställning som transportsektorn står inför måste det finnas en förståelse för stads- och landsbygders olika förutsättningar. Landsbygden består av en mängd olika miljöer med olika förutsättningar. I delar av landet är bilen det enda realistiska alternativet, och på vissa orter i Sverige

är flyget centralt för att befolkningen och näringslivet ska ha god tillgång till andra delar av Sverige eller till exportmarknaden.

Regeringen bedriver ett aktivt arbete för att minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Transportinfrastrukturen kan genom sin utformning bidra till det. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Utvecklingen av transportsystemet bör främja att både män och kvinnor kan ta del av det på lika villkor och medverka till att ge alla, oavsett exempelvis socioekonomisk situation, ålder, funktionsnedsättning eller var man bor i landet, en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Sverige har lång erfarenhet av att arbeta med ett jämställdhetsperspektiv inom transportpolitiken.

Transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Det är därför angeläget med en universell utformning av transportsystemet och att arbetet med krav, riktlinjer och standardisering för tillgänglighet får fortsatt hög prioritet. Det är också viktigt att hinder mot tillgänglighet identifieras.

Arbetet med ökad social hållbarhet är mycket angeläget, inte minst i transportsystemet. I det samhällsbygge som nu pågår, med den klimatomställning Sverige och världen står inför, behövs smartare tillgänglighet och mobilitet, som ger fler samhällsgrupper förutsättningar att på ett hållbart sätt nå en större och växande arbetsmarknad. Det är en viktig men svår utmaning att planera transportsystemet så att skillnader i tillgänglighet och exponering för trafikens negativa konsekvenser beaktas och omställningen till ett fossilfritt transportsystem samtidigt leder till ökad jämställdhet och minskade socioekonomiska skillnader mellan olika grupper i samhället. Därtill kan olika socioekonomiska grupper i viss utsträckning antas beröras på olika sätt av hur transportsystemet utvecklas.

Befolkningen i Sverige ökar och allt fler bor i växande stadsregioner, pendlingsorter och i tätortsnära landsbygder. Detta beror till mindre del på inrikes flyttar och till större del på födelseöverskott (i urbana områden). Könsfördelningen ser också olika ut – i storstäderna är kvinnor något i majoritet, medan män oftare är i majoritet i gles- och landsbygdsområden. Även utanför dessa växande urbana områden finns geografiska områden där befolkningen växer. Samtidigt har den ekonomiska segregationen ökat, vilket har resulterat i ökade klyftor mellan resursstarka och resurssvaga områden – både mellan städer, tätorter och landsbygder och inom enskilda kommuner. Många områden med mindre eller minskande befolkning har verksamheter som är av stor ekonomisk betydelse för Sverige.

En klok förvaltning av transportinfrastrukturen tillsammans med viktiga investeringar ska bidra till att bygga Sverige starkt och konkurrenskraftigt och stödja klimatomställningen och en grön återstart efter pandemin. Inte minst för att säkra tillgängligheten för alla grupper i samhället, kvinnor såväl som män, de som bor i landsbygder såväl som i städer, äldre såväl som yngre, personer med funktionsnedsättning och människor inom alla socioekonomiska grupper.

## 6.2 Hur det ska uppnås

För att de mål och ambitioner som de beskrivs ovan ska kunna uppnås behövs fortsatt stora satsningar på transportinfrastrukturen.

För att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta att stärkas behöver transportinfrastrukturen underhållas och utvecklas och bli ännu mer robust. Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka med varandra. Det gäller såväl järnväg som väg, flygplatser och hamnar.

Arbetet med produktivitets- och effektivitetsförbättringar måste intensifieras. En hög grad av kostnadskontroll och transparens i planering och byggande av infrastruktur är grundläggande i det arbetet.

Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för planeringen av infrastrukturåtgärder. Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnadseffektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt (steg 1) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (steg 2).

Transportsektorn är i dag i hög grad beroende av fossila drivmedel, och det kommer att krävas olika typer av åtgärder för att bryta detta beroende. Transportsektorn har jämförelsevis goda förutsättningar att minska utsläppen genom ökad transporteffektivitet, effektivare fordon och fartyg, elektrifiering och genom att gå från fossila till hållbara förnybara drivmedel. Styrmedel ska användas för att göra det klimatsmarta alternativet enklare att välja och ekonomiskt mer fördelaktigt för medborgare och näringsliv. Det behövs också en säker tillgång till hållbara förnybara drivmedel till konkurrenskraftiga priser, samtidigt som transporterna effektiviseras, samordnas bättre och samhället planeras med förutsättningar för god tillgänglighet utan onödigt många eller långa transporter. Sverige ska dra nytta av ny, klimatsmart teknik för att bli världens första fossilfria välfärdsland. En del i detta är att det behöver ske en elektrifiering av transportsektorn. Den behöver ske i närtid för transporter på väg och successivt även för transporter med sjöfart och flyg. Implementering av innovationer och användning av nya tekniker för elektrifiering, digitalisering, datadelning och automatisering har en viktig roll att spela för att minska utsläppen från transportsektorn.

Transportsystemets utformning som helhet har stor betydelse för en långsiktigt hållbar utveckling. Transportinfrastrukturen är en del i detta tillsammans med bl.a. regelutveckling, ekonomiska styrmedel och teknisk utveckling av bl.a. fordon, bränslen och digitala system.

I det transporteffektiva samhället är det transportarbete som utförs så effektivt som möjligt utifrån energi-, miljö- och ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Infrastrukturåtgärder kan bidra till ökad transporteffektivitet bl.a. genom att skapa förutsättningar för effektiv, punktlig och tillförlitlig kollektivtrafik, överflyttning till mindre energiintensiva transportsätt och fordon och genom ökad möjlighet till längre och tyngre fordon.

För att den globala temperaturökningen ska kunna begränsas i enlighet med Parisavtalet bör Sverige, utöver nationella åtgärder, stimulera en hållbar utveckling internationellt. En viktig del i det är att vid internationella förhandlingar och dialoger sprida budskapet om hur Sverige ställer om till ett fossilfritt välfärdsland, där klimatarbetet bidrar



till innovationer, ökad konkurrenskraft och förbättrad hälsa. I december 2020 presenterade Europeiska kommissionen en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy) baserad på den europeiska gröna given (The European Green Deal). Strategin bedöms få en betydande inverkan på EU:s transportpolitik, men även på den nationella politiken.

En elektrifieringskommission har tillsatts i syfte att påskynda elektrifieringen. Även regionala elektrifieringspiloter, elvägar och utbyggnad av laddinfrastruktur kan bidra till det arbetet. Regeringen bedömer att vätgasteknik är en av flera tekniker som på sikt kommer att kunna hantera de svåraste utmaningarna för att uppnå klimatneutralitet. Utvecklingen av elektrifierade transportsystem bedrivs både nationellt och i internationell dialog. Sverige har innovationspartnerskap med både Tyskland och Frankrike, där elvägar utgör ett samarbetsområde.

Regeringen har dessutom en vision om ett hållbart digitaliserat Sverige och har målsättningen att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Digitalisering och skapandet av ett smartare transportsystem har god potential att skapa synergier, minska utsläppen och bidra till ökad transporteffektivitet och trafiksäkerhet. Som exempel kan digitaliseringens möjligheter medföra smartare logistikkedjor där infrastrukturen utnyttjas mer effektivt.

Den nu gällande nationella transportinfrastrukturplanen innebär stora järnvägssatsningar både i form av omfattande nyinvesteringar, och genom en ökning av järnvägsunderhållet. Även sjöfarten är en viktig del av gods-transportlösningarna. Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart är en viktig del av godstransportstrategin och kan bidra till att minska transportsektorns klimatutsläpp. Samtidigt är det viktigt att åtgärder för minskad klimatpåverkan i hög grad sker inom respektive trafikslag.

God tillgänglighet i hela Sverige, genom ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem, behövs för att människor och näringsliv ska kunna leva och verka i alla delar av landet och för att Sverige ska kunna hålla ihop. I stora delar av landet är vägnätet ofta avgörande för tillgängligheten. De senaste åren har det tillskjutits ytterligare resurser till vägunderhåll på landsbygden.

Trafikanalys resvaneundersökning visar att befolkningen som bor i glesbygd i snitt reser ca 23 km till arbetet medan tätortsbefolkningen reser ca 14 km. Samtidigt är utbudet av kollektivtrafik betydligt sämre i glesbygd. Till följd av detta görs ca 80 procent av arbetsresorna i glesbygd med bil, jämfört med 50 procent i tätorter. Skillnaden i färdmedelsval för andra typer av resor är ungefär densamma. Infrastrukturinvesteringar kan få olika effekter i olika delar av landet. Boende i städer har generellt stort utbud på nära håll av vård, service, skola och handel samt väl utbyggd kollektivtrafik. För grupper i landsbygdsområden, mindre tätorter och i vissa fall i mindre städer eller urbana ytterområden, kan högre kostnader för vägtrafik minska tillgängligheten hos ekonomiskt svagare grupper som har färre alternativ. Samma grupper kan därtill förväntas ha mer begränsade möjligheter att investera i exempelvis nyare fordon och annan ny teknik som samhället eventuellt subventionerar. Att människor är beroende av bilen i olika mån måste beaktas både vid införande av styrmedel och vid val av infrastruktursatsningar.

Satsningar på tillgänglighet och trafiksäkerhet på landsbygden behöver därmed också gå hand i hand. Åtgärder som ger sådana synergier är exempelvis mittseparering av vägar. Trafikverket har enligt den nu gällande nationella planen i uppdrag att fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet där åtgärder som förkortar restiden på landsbygd ska prioriteras. Det medför att hastigheten kan höjas på delar av vägnätet för att möjliggöra snabbare resor och transporter på längre pendlingssträckor. Samtidigt kan hastighetssänkningar på kortare sträckor behövas för att rädda liv. Andra åtgärder för hastighetsreglering är t.ex. trafiksituationsstyrda hastighetstavor. Åtgärder som alternativ till generella hastighetsnedsättningar bör bejakas. Att Sverige är världsledande inom trafiksäkerhet, med färre döda än någonsin i trafiken, hänger bl.a. samman med en kombination av hastighetssänkningar med trafikövervakning, automatisk kameraövervakning, säkra vägar med mitträcken samt viltstängsel och säkra viltpassager och inte minst säkra bilar och en bra fordonspark. Med rätt insatser kan tillgängligheten i hela landet öka utan att det görs avkall på trafiksäkerheten. En välplanerad och rätt underhållen cykelinfrastruktur har stor betydelse för att minska cykelolyckorna och öka andelen som cyklar.

En viktig utgångspunkt i utvecklingen av transportinfrastrukturen är att beakta ett jämställdhetsperspektiv i alla delar av processen. Detta innebär att såväl kvinnors som mäns liksom flickors och pojkars transportbehov ska vägas lika tungt i planeringen och beslutsfattandet. När behoven för alla som nyttjar transportsystemet speglas bättre, medför det ett bredare perspektiv i planeringen och utförandet. Det finns i dag skillnader mellan kvinnors och mäns resmönster och tillgänglighet. Män reser oftare med bil och i genomsnitt längre till arbetet. Fler kvinnor än män använder kollektivtrafik som huvudsakligt färdmedel. Gapet mellan mäns och kvinnors bilanvändning är dock mindre i de yngre generationerna. Utmaningen ligger därför inte bara i att tillgodose både kvinnors och mäns behov av transporter, genom att som exempel beakta trygga miljöer i transportsystemet, utan även i en önskvärd beteende- och värderingsförändring mot mer miljömässigt hållbara resmönster och ökad trafiksäkerhet. Sådana värderingar och beteenden är i dag vanligare hos kvinnor.

Den svenska transportinfrastrukturplaneringen behöver utifrån ett brett synsätt samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen. Det svenska näringslivet har ett starkt utbyte på global nivå, inte minst inom EU. Europeiska kommissionen har inlett arbetet med att revidera regelverket för det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Den nu gällande TEN-T-förordningen fungerar bra, och för svensk del är utgångspunkten att den pågående revideringen av förordningen bör handla om mindre anpassningar och förbättringar snarare än större förändringar i förordningen. Förordningen bör vara ett instrument för att fortsatt främja omställning till ett fossilfritt transportsystem, digitalisering och omställning till uppkopplad och automatiserad mobilitet. Revideringen bör möjliggöra en kostnads- och samhällsekonomiskt effektiv förvaltning och användning av transportinfrastrukturen, samtidigt som säkerhet och robusthet i infrastrukturen inte åsidosätts.

Regeringens arbete på internationell nivå sker inte minst inom trafiksäkerhetsområdet. Regeringen var i februari 2020 värd för den tredje

globala trafiksäkerhetskonferensen, som utmynnade i den s.k. Stockholmsdeklarationen, som knyter trafiksäkerhet till de globala hållbarhetsmålen. I augusti 2020 antogs den nya resolutionen om global vägtrafiksäkerhet av FN:s generalförsamling. Resolutionen stödjer Stockholmsdeklarationen, som därmed ligger till grund för det globala trafiksäkerhetsmålet till 2030 och banar väg för att ersätta trafiksäkerhetsmål i Agenda 2030.

## 7 Satsningar på att vidmakthålla och utveckla transportinfrastrukturen

Ett väl fungerande och tillförlitligt transportsystem är av stor vikt för Sverige. Satsningar behövs som säkerställer att människor och varor kan transporteras på ett effektivt, hållbart och säkert sätt i hela landet. Sverige är ett exportberoende industriland och transportsystemet är därför en viktig del i att Sverige ska kunna fortsätta att utvecklas med stark konkurrenskraft och tillväxt och dessutom bli världens första fossilfria välfärdsland. Regeringen bedömer att investeringar i transportinfrastrukturen skapar förutsättningar för ökad sysselsättning, bättre fungerande arbetsmarknad, fler och lönsammare företag och ökat bostadsbyggande. Människor ska kunna bo, leva och verka i hela Sverige. Förhållandena och behoven varierar i landet och ser t.ex. olika ut i städer, tätorter samt på gles- och landsbygder men också för olika aktörer. Sverige är också världsledande inom trafiksäkerhetsarbetet med högt ställda mål och Nollvisionen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det behövs ett fortsatt aktivt arbete med dessa frågor för att uppnå målen och ambitionerna. Denna infrastrukturproposition är också viktig för genomförandet av januariavtalet. Detta utgör sammantaget grunden för de förslag till satsningar som presenteras i detta avsnitt.

### 7.1 Förslag till ekonomisk ram 2022–2033

**Regeringens förslag:** Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. som finansieras med anslagsmedel under perioden 2022–2033 ska uppgå till 799 miljarder kronor.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. Inriktningsunderlaget ger dock inte förslag till hur stor den ekonomiska ramen ska vara men konstaterar att de resurser som krävs för att genomföra namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den gällande nationella planen tillsammans med de resurser för vidmakthållande som Trafikverket bedömer krävs inte kommer att rymmas inom de totala ekonomiska ramar som anges, förutom möjligen inom den högsta ramnivån.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser delar Trafikverkets bedömning att prioritera underhåll och vidmakthållande av befintlig infra-

Prop. 2020/21:151 struktur, men betonar därutöver att medlen också behöver öka för att rymma även nya investeringar. *Företagarna* anser att regeringen bör öka anslagen för att tillgodose näringslivets ökade behov av transporter så att även investeringar i en ökad kapacitet av transportsystemet är möjliga. *Handelskammaren Värmland* anser att de ekonomiska ramarna inte bör vara så snäva att man måste välja mellan underhåll, objekt i planen och investeringar inför framtiden, och är också oroade över att även mindre, för landsbygden viktiga, åtgärder kan komma att knuffas åt sidan på bekostnad av större objekt inom en allt för snäv ekonomisk ram. *Östsvenska handelskammaren* menar, utifrån Trafikverkets konstaterande att namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den gällande nationella planen tillsammans med de resurser för vidmakthållande som krävs för att upprätthålla dagens funktionalitet inte ryms i någondera av de tre ramnivåerna, att det enda gångbara alternativet är att anslagen ökar. *Mälardalsrådet* tillstyrker förslaget om en ökning av planramarna motsvarande minst 20 procent, vilket krävs för att klara vidmakthållande av befintlig infrastruktur, genomförande av nationell plan samt prioriteringen av nya objekt. *Godstransportrådet i Småland* anser att det synes utomordentligt oklokt att i princip införa ett moratorium på nya investeringar inklusive sådana beslutade men ej ännu påbörjade i den nu gällande planen, eftersom de underliggande behoven inte försvinner och i näringslivets fall omvandlas till konkurrensnackdelar med direkt påverkan på sysselsättning, tillväxten och i slutändan skatteintäkter och samhällskostnader. *Boverket* saknar i inriktningsunderlaget frågor som rör hur ett transporteffektivt samhälle kan bidra till minskade transporter och menar att Trafikverket bör sträva efter åtgärder som bidrar till ökad transporteffektivitet i den nationella planeringen för transportinfrastruktur. Även flera andra remissinstanser, bl.a. vissa länsstyrelser, framför liknande synpunkter. Flera remissinstanser, bl.a. *Sveriges Kommuner och Regioner*, *Boverket*, *Trafikanalys*, *Statens energimyndighet* och *Naturvårdsverket*, anser att Trafikverket inte på ett tydligt sätt beskriver på vilket sätt steg 1- och steg 2-åtgärder kommer in i infrastrukturplaneringen.

Av de remissinstanser som har yttrat sig över frågan om planperiodens längd delar de flesta Trafikverkets bedömning att nuvarande 12-åriga planperiod bör behållas. Exempelvis menar *Östsvenska handelskammaren* att en planperiod på 16 år kan hämma möjligheter till nyinvesteringar och skapa svårigheter för att möta upp den snabba samhälls- och teknikutvecklingen, förändrade förutsättningar och strukturförändringar i näringslivet. *Mälardalsrådet* anser att riskerna med en längre planperiod på 16 år överskrider fördelarna, och att en förlängning av planperioden skulle innebära stora inlåsningar och resultera i minskad handlingskraft att effektivt kunna möta och svara upp mot förändrade förutsättningar och samhällsutveckling. *Svenskt Näringsliv* anser att det finns ett flertal goda argument för och emot en 16-årig plan men att minskad handlingsfrihet och att investeringsmedel riskerar att bindas upp under mycket lång tid är tunga argument som talar emot. Att ytterligare minska flexibiliteten gentemot framtida okända behov och omständigheter vore enligt *Svenskt Näringsliv* fel väg att gå och organisationen förespråkar därför en fortsatt 12-årig planperiod.

För att transportsystemet ska utvecklas i riktning mot de transportpolitiska målen och bidra till klimatomställningen bedömer regeringen, i likhet med flertalet remissinstanser, att det krävs stora insatser, både för att ta hand om och utveckla befintliga infrastrukturanläggningar och för att genomföra nya investeringar. Regeringen bedömer också att det krävs satsningar på forskning och innovation. Den nu gällande nationella planen innehåller ambitiösa och nödvändiga satsningar i hela landet. Planeringsarbetet för nya stambanor pågår och arbetet med att förverkliga de nya stambanorna ska fortgå. Enligt januariavtalet, som är en sakpolitisk överenskommelse mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, ska det ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras, samt en långsiktig underhållsplan och ett åtgärdsprogram för att säkra ökad punktlighet tas fram i samverkan med tågoperatörerna. Enligt januariavtalet ska stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna samt att andelen som reser med cykel ska öka och att vägunderhållet, med särskilt fokus på bärlighet och tjälsäkring, ska förstärkas.

Till det som överenskommit i januariavtalet ska läggas nya betydande behov inom såväl vidmakthållande som utveckling som Trafikverket har identifierat i det inriktningsunderlag som verket har tagit fram på regeringens uppdrag. Ytterligare behov har dessutom förts fram vid bl.a. de remissmöten som hållits med regioner, näringsliv och det civila samhället och i de remissvar som har inkommit.

Att underhålla befintlig infrastruktur i hela landet är ett resurseffektivt sätt att upprätthålla tillgängligheten. Det ger i enlighet med fyrstegsprincipens andra steg effektivare användning av befintlig infrastruktur, och möjliggör därigenom att transportsystemet kan utvecklas mot de transportpolitiska målen. Ramarna för väg- och järnvägsunderhåll utökades inför den nu gällande trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029, jämfört med föregående planperiod 2014–2025 (prop. 2016/17:21, bet. 2016/17:TU4, rskr. 2016/17:101). Det har medfört att infrastrukturens robusthet har kunnat förbättras och tillgängligheten upprätthållas i hela landet. Behoven av fortsatt väg- och järnvägsunderhåll är dock fortsatt stora. Utvecklingen av samhället, klimatomställningen och behovet av utbyte med andra EU-länder och resten av världen kräver därutöver nya investeringar samt satsningar på forskning och innovation. Regeringen bedömer därför sammantaget att den ekonomiska ramen för planperioden behöver utökas väsentligt jämfört med ramen för innevarande planperiod.

En viktig utgångspunkt för förslagen till ekonomiska ramar och deras fördelning är den s.k. fyrstegsprincipen vars syfte är att nå en god hushållning med både ekonomiska medel och naturresurser samt en hållbar samhällsutveckling. Ett trafikslagsövergripande synsätt på infrastrukturplanering, dvs. ett synsätt där alla trafikslag och transportsätt prövas förutsättningslöst, behöver genomsyra det kommande arbetet med åtgärdsplanering och framtagandet av en ny nationell plan.

Flera remissinstanser, bl.a. *Sveriges Kommuner och Regioner*, har lyft frågan om hur s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder kommer in i infrastruktur-

Prop. 2020/21:151 planeringen. Regeringen avser att i större utsträckning prioritera kostnads- effektiva åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transport- sätt (det första steget i fyrstegsprincipen) samt åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur (det andra steget i fyrstegsprincipen). Statliga åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg är huvudsakligen åtgärder som inte hanteras inom ramen för infrastruktur- planeringen, exempelvis olika former av ekonomiska och administrativa styrmedel. Sådana åtgärder som kan påverka transportefterfrågan ger i stället förutsättningar för infrastrukturplaneringen. Andra s.k. steg 1- och steg 2-åtgärder kan inrymmas i infrastrukturplaneringen, exempelvis prioritering av åtgärder som främjar kollektivtrafik, cykel- och gångtrafik, samt krav på kommunala motprestationer vid åtgärder i anslutning till det kommunala vägnätet. Trafikverket ska, enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket, stegvis analysera val av åtgärder i enlig- het med fyrstegsprincipen. Flera steg 1- och steg 2-åtgärder ligger inom kommuners och regioners ansvarsområden exempelvis stadsplanering, parkeringsavgifter eller ändrad turtäthet för kollektivtrafiken. För att transportinfrastrukturen ska nyttjas effektivt och utvecklas i linje med det transportpolitiska övergripande målet och klimatmålen krävs således att såväl statliga aktörer som regioner och kommuner samt enskilda väg- hållare vidtar långsiktigt samhällsekonomiskt effektiva åtgärder, i enlighet med fyrstegsprincipen. Trafikverket ska aktivt verka för fyrstegs- principens tillämpning i ett fungerande samspel mellan nationell transportinfrastrukturplanering och fysisk planering på lokal och i vissa län regional nivå.

Trafikverket har också möjlighet att med finansiering från den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen och från de länsvisa länstransportplanerna genomföra vissa steg 1- och steg 2-åtgärder i infrastrukturen. Trafikverket kan t.ex. omfördela ytor på befintliga statliga vägar till förmån för gång- och cykeltrafik eller för kollektiv- körfält, och finansiera ITS-lösningar på det statliga vägnätet. Trafikverket kan också erbjuda pendlarparkering för bil och cykel längs med det statliga vägnätet. Staten kan därutöver medfinansiera regionala kollektivtrafik- myndigheters investeringar i framför allt kollektivtrafikanläggningar men även kommuners åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator, i enlighet med förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Staten möjliggör, genom den nationella planen, även bl.a. steg 1- och steg 2-åtgärder genom stadsmiljöavtalen, genom vilka kommuner och regioner kan få stöd till åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik eller till hållbara godstransport- lösningar.

För att infrastrukturåtgärder ska kunna genomföras effektivt och ge god måluppfyllelse behöver den nationella infrastrukturplaneringen samspela väl med den fysiska samhällsplaneringen. Trafikverket ska samverka med andra aktörer och därvid vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen. Ett arbetssätt med samverkan och samarbete mellan Trafikverket och andra parter är centralt för att tillsammans nå önskad effekt, inte minst när det gäller lokaliserings- och markanvändningsfrågor. Trafikverket ska i samhällsplaneringen säkra att den statliga transportinfrastrukturen utfor-

mas så att den möjliggör en samverkan med övrig infrastruktur och främjar ett effektivt nyttjande av alla trafikslag.

God samhällsplanering ökar möjligheten till att skapa transporteffektiva städer. Det innebär t.ex. att resenärer ges möjlighet att välja färdmedel som är mer yteffektiva och energieffektiva, såsom kollektivtrafik, gång och cykel. Ökad tillgänglighet på en specifik plats, som exempelvis kan skapas av en ny järnvägsstation, ger potential för olika typer av stadsutveckling, t.ex. nya bostäder. I områden som redan har god tillgänglighet och är attraktiva ur andra aspekter ger ökad tillgänglighet sällan särskilt stora effekter på exempelvis bostadsbyggandet. Vissa infrastrukturåtgärder kan dock leda till att infrastrukturens markanspråk, både rent fysiskt och vad gäller påverkan på omgivningen, minskar. Denna mark kan då användas för bostäder eller annan exploatering.

Enligt uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag skulle Trafikverket beskriva hur samordning med annan fysisk planering på lokal och regional nivå kommer att hanteras i den fortsatta planeringen. Enligt Trafikverket kan de förändringar gällande det regionala planeringsansvaret som gjorts de senaste åren skapa en potential för ökad samverkan kring regionala frågor. Regeringen konstaterar att det nu pågår en utveckling av samverkan och samordning mellan de olika planeringsnivåerna och regeringen kommer att fortsatt följa den.

Regeringen konstaterar vidare att Trafikverket är en viktig myndighet inom totalförsvaret. I regeringens proposition Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) anger regeringen att utgångspunkten för planeringen av totalförsvaret bör vara att under minst tre månader kunna hantera en säkerhetspolitisk kris i Europa och Sveriges närområde som innebär allvarliga störningar i samhällets funktionalitet samt krig under del av denna tid. Vidare anger regeringen att totalförsvarets förmåga behöver fortsätta att stärkas, och att det civila försvaret, som är en viktig del i detta arbete, behöver utvecklas samordnat med det militära försvaret. Det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informationssäkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Att transporter och transportinfrastruktur fungerar är en nödvändig förutsättning för handel och resor såväl mellan länder som i Sverige och därmed för Sveriges försörjning av olika varor och tjänster. En grundläggande funktionalitet inom transportområdet är en förutsättning för att viktiga samhällsfunktioner inklusive totalförsvaret ska kunna upprätthållas vid kriser i fredstid, höjd beredskap och då ytterst i krig.

Utifrån Trafikverkets utökade ansvar för samordning och övergripande planering av krisberedskap och civilt försvar inom transportområdet konstaterar Trafikverket bl.a. att det behövs säkerhetshöjande åtgärder i den egna anläggningen samt att en rad förmågehöjande insatser behöver genomföras så att objekt som har pekats ut som verksamhets- eller samhällskritiska i väg- och järnvägsanläggningen som är byggda under andra förutsättningar kan anpassas till dagens och morgondagens förutsättningar och hotbild. Därutöver förutses behov av andra åtgärder. I sammanhanget bör det beaktas att efter förslag i propositionen Totalförsvaret 2021–2025 har anslagsmedel avsatts för åren 2021–2025 i syfte att utveckla det civila försvaret avseende transportområdet.

Trafikverket förordar en planperiod på 12 år som verket anser ger en större handlingsfrihet och flexibilitet än en period på 16 år. Regeringen

Prop. 2020/21:151 anser, i likhet med Trafikverket och flertalet av de remissinstanser som har kommenterat frågan, att kommande planperiod bör omfatta 12 år, dvs. perioden 2022–2033. Behovet av att upprätta en långsiktig plan för infrastrukturåtgärder följer bl.a. av att stora investeringar i infrastruktur tar tid att planera och genomföra samt att det är värdefullt att ge framförhållning för medborgare och näringsliv. Regeringen bedömer att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 i enlighet med januariavtalet kan fullföljas med de ramar som föreslås. Trafikverket har möjlighet att anpassa planeringsarbetet utifrån rådande förutsättningar så att den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 kan fullföljas på ett effektivt sätt.

**Tabell 7.1 Ramnivåer i befintlig plan respektive förslag till ny ram**

Miljarder kr	Utveckling	Vidmakthållande järnväg	Vidmakthållande väg	Total ram
Enlig nuvarande plan 2018–2029 i 2017 års priser	333,5	125	164	622,5
Föreslagen ny ram 2022–2033 i 2021 års priser	437	165	197	799

Den föreslagna ramen för perioden 2022–2033 motsvarar en ökning med 20,9 procent i fasta priser, jämfört med den ekonomiska ramen för gällande planperiod 2018–2029.

#### *Forskning och innovation*

Forskning och innovation på transportområdet är avgörande för att nå de av riksdagen antagna klimatmålen, skapa tillgänglighet för såväl medborgare som näringslivet, bidra till ökad trafiksäkerhet samt till övriga miljömål. Trafikverket ska genom sin forsknings- och innovationsverksamhet bidra till att stärka svensk forskning och innovation inom transportområdet så att dessa bidrar till att de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen kan nås.

Ny kunskap behövs för att Sverige ska kunna bli världens första fossil-fria välfärdsland. En omställning av transportsektorn spelar en central roll då en betydande del av utsläppen härrör från denna sektor. Forskning och utveckling behövs avseende alla de tre ben som omställningen behöver stå på: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. Det krävs teknikutveckling och forskning om nya eller förbättrade funktioner, fordon, farkoster, infrastrukturer samt drivmedel för alla trafikslag. En fortsatt fördjupad samverkan mellan transportområdets aktörer och det omgivande samhället är centralt för att identifiera forskningsområden, stärka samhällsnyttan samt korta tiden för implementering av ny kunskap och innovativa lösningar. Sammantaget kan dessa åtgärder bidra till uppfyllande av de av riksdagen uppställda klimat- och transportpolitiska målen.

Sverige har världsledande företag inom transport-, logistik- och telekomsektorn vilket skapar goda förutsättningar att vara drivande, inte minst i internationella forum, inom områden som stärker Sverige industri-



ellt samtidigt som det bidrar till utvecklandet av de nationella och internationella transportsystemen.

Transportområdet genomgår ett paradigmskifte där digitalisering genomsyrar i princip all utveckling. Automatisering, uppkoppling, nya affärsmodeller och tjänstefiering är fyra särskilt tydliga trender. Statliga satsningar på forskning och innovation hjälper till att driva på utvecklingen och att säkerställa samhällsnyttan.

Utvecklingen av gradvis automatiserade transporter kan göra transportsystemet säkrare genom att dessa funktioner i realtid kan respondera med minimal reaktionstid. Uppkoppling av fordon, farkoster och tillhörande infrastruktur skapar nya förutsättningar för nya tjänster inom transportområdet. Ökad kunskap om beteenden och hur samspel mellan människa, fordon, farkoster och infrastruktur kommer att se ut i framtiden och hur det kommer att påverka utformningen av transportinfrastrukturen i framtiden är ett centralt och växande forskningsområde. Det råder en osäkerhet kring vilka långsiktiga effekter som den pågående pandemin kan ha på transportefterfrågan och det är viktigt att följa utvecklingen.

Fossila drivmedel ska fasas ut och successivt ersättas av hållbart producerade biodrivmedel, förnybar el och andra hållbara förnybara drivmedel.

Elektrifieringen av transportsektorn ökar i snabb takt och ställer nya krav på infrastruktur, fordon och fartyg samt innovativa digitala lösningar. Regeringen har initierat ett arbete för att ta fram en nationell strategi för elektrifiering, som ska bidra till en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering. I strategin kommer regeringen att ta ett helhetsgrepp om förutsättningarna i energisektorn för att möjliggöra en ökad elektrifiering. Regeringen har även tillsatt en elektrifieringskommission, med uppdrag att identifiera åtgärder och påskynda elektrifieringen av transportsektorn. Kommissionens arbete innefattar alla former av elektrifiering för person- respektive godstransporter inom samtliga trafikslag. För att klimatmålen och de transportpolitiska målen ska kunna nås bör vägtransporterna på längre sikt i huvudsak elektrifieras. Därigenom frigörs biodrivmedel för användning inom flyg och sjöfart. På sikt bör även sjöfarten och flyget elektrifieras i möjligaste mån. Eldrivna flygplan har potential att bidra till att minska både flygets direkta utsläpp och höghöjds effekterna i huvudsak på kortare distanser, vilket kan komma att bli intressant bl.a. för Trafikverket, som ska verka för en grundläggande tillgänglighet och som har ansvar för statens avtal om flygtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. Ökade forsknings- och innovationsinsatser kommer att vara helt avgörande för den fortsatta utvecklingen av en elektrifierad transportsektor.

Transportsystemet ska vara jämställt. Det innebär att både män och kvinnor och flickor och pojkar ska ha likvärdig tillgång till olika färdssätt, men också kunna välja färdssätt utan att begränsas av attityder, normer, värderingar och ideal som påverkar livsvillkoren. I dag väljer kvinnor och män olika transportmönster. En del av skillnaderna kan förklaras med t.ex. ekonomisk fördelning av resurser och traditionella könsrollsmönster, men det kan också finnas förklaringar i till exempel hur planeringen av transportsystemet genomförs samt vilken vikt mäns och kvinnors syn på transportsystemets utveckling tillmäts i olika sammanhang. För att

Prop. 2020/21:151 transportsystemet ska utvecklas och bli mer jämställt behövs ökad kunskap om hur ett jämställt transportsystem kan skapas men även om hur olika innovationer kan bidra.

Ett inkluderande transportsystem tillgodoser alla gruppers förutsättningar och bidrar till bättre integrering och delaktighet i samhället. Forsknings- och innovationsinsatser ska bidra till att stärka olika gruppers möjligheter till mobilitet, oavsett socioekonomisk bakgrund, kön, ålder, funktionsnedsättning eller geografisk hemvist.

Vidare bör ett fortsatt fokus riktas mot samhällsplanering och bostadsbyggande för att öka kunskapen om hur transportplanering kan bidra till ett mer transporteffektivt, tillgängligt och inkluderande samhälle. Forskning och innovation för att stärka barnperspektivet vid planering och utveckling av transportsystemen är fortsatt viktigt liksom lösningar som stärker personer med funktionsnedsättning och deras tillgång till transportsystemet.

Samtliga trafikslag och transportsätt behöver fungera tillsammans, och i kombination med tillgång till digital funktionalitet, i ett effektivt transportsystem, men också utvecklas vart och ett för sig. Nya lösningar och metoder behövs för att bidra till överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart och för att utveckla intermodala transportlösningar som underlättar för samtliga trafikslag att samverka med varandra.

Inom området uppkopplade och automatiserade fordon är det av stor vikt att kunna vidareutveckla test- och demonstrationsverksamheten för att på så sätt möjliggöra en höjd innovationstakt och öka implementeringen av forskningsresultaten. Det är också viktigt att öka kunskapen om hur automatiserade fordon påverkar beteenden och efterfrågan på transporter. Bättre, smartare och effektivare person- respektive godstransporter är av stor betydelse för att nå ett hållbart samhälle.

Vägen till framtidens transportsystem handlar om mer än att utveckla fordon, fartyg och infrastruktur. Ny kunskap om beteenden, affärsmodeller, ekonomi, samhällsekonomi och etik kan komma att behövas för att t.ex. kunna utnyttja digitaliseringens möjligheter. En ökad grad av digitalisering i samhället, bl.a. till följd av bredbandsutbyggnad, kan medföra ökad tillgänglighet utan att trafikarbetet behöver öka i motsvarande grad. Hur detta samband ser ut och utvecklas samt dess effekter på transportpolitisk måluppfyllelse behöver även fortsättningsvis belysas i forskning.

Forskning och innovation inom broteknik, geoteknik, materialteknik samt väg- och järnvägsunderhåll behöver fördjupas. Fokus bör ligga på att kombinera kostnadseffektivitet med minskad miljöpåverkan där resurseffektiva, fossilfria, giftfria och cirkulära flöden eftersträvas som en del i omställningen till en cirkulär ekonomi, ökad säkerhet och god tillgänglighet i befintlig och framtida infrastruktur.

Investeringar i forskning och innovation ska bidra till och säkerställa att Sverige fortsatt har tillgång till svensk spetskompetens inom transportområdet. Nära samverkan mellan universitet och högskolor, institut, övriga utbildningsanordnare, myndigheter och näringsliv inom transportsektorn är avgörande för en fungerande kompetensförsörjning. Forskning och innovation kan också bidra till att minska bristen på kompetens genom att utveckla nya och mer effektiva och säkra arbetsmetoder.

Av stor vikt för planering och byggande av infrastruktur är effektiva och fungerande transport- och anläggningsmarknader, och en god förståelse hos beställare för deras funktionssätt. Inte minst har kostnaderna för åtgärder inom både vidmakthållande och utveckling historiskt ökat mer än den generella prisökningstakten i samhället. Ny kunskap behövs kring vad som påverkar t.ex. kostnadsöverskridanden och prisutveckling i planering och utförande av infrastrukturåtgärder.

Inom EU kommer det nionde ramprogrammet, Horisont Europa, att få stort genomslag för framtida investeringar i forskning och innovation. Ramprogrammet är EU:s huvudsakliga instrument för att stödja forskning och innovation från idé till marknadsintroduktion, och kompletterar nationell finansiering liksom finansiering från länsstyrelser och regioner. Ramprogrammet bygger vidare på insatser inom tidigare ramprogram, senast ramprogrammet Horisont 2020.

Svenska forskare, myndigheter, institutioner och företag inom transportområdet är drivande och framgångsrika inom EU:s ramprogram. Trafikverket är aktivt inom olika EU-program och var en av grundarna till järnvägsprogrammet Shift2Rail. Det är av stor vikt att både Trafikverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) fortsätter sitt engagemang inom ramen för Horisont Europa. Deltagandet skapar stora möjligheter till uppväxling av satsade nationella medel och bidrar därmed till att förstärka de svenska forskningsresurserna. För VTI möjliggör deltagande i olika samarbetsprogram att olika spetskompetenser på transportforskningsområdet påtagligt förstärks. När det gäller Trafikverkets deltagande handlar det exempelvis om det nya järnvägsprogrammet Transforming Europe's Rail System samt ett fortsatt engagemang i partnerskapet Safe and Automated Road Transport (CCAM) som fokuserar på samverkande, uppkopplad och automatiserad mobilitet. Genom att fokusera på svenska styrkeområden i de europeiska programmen skapas förutsättningar för ett aktivt och drivande deltagande i Horisont Europa.

Sverige är ett exportberoende land. Effektiva, hållbara och väl fungerande godstransporter är därför av stor betydelse för att kunna utveckla svensk välfärd och säkra arbetstillfällen, främja näringslivet och tillväxt över hela landet. En väl fungerande och hållbar kollektivtrafik är också av stor vikt för att samhället ska kunna fungera och säkerställer att olika arbetsmarknadsregioner ska kunna fortsätta att utvecklas. En fortsatt utveckling och användning av ny teknik spelar här en central roll för att nå olika politiska målsättningar. Forskningsmedlen kommer att bidra till att transportsektorn kan ställa om så att klimat- och transportmålen kan nås. Regeringen har för avsikt att i kommande nationella plan återkomma närmare till hur Trafikverkets forsknings- och innovationsportfölj ska kunna utvecklas ytterligare och vilka områden som särskilt ska uppmärksammas.

Det finns i dag en hög kunskapsnivå inom områdena transportforskning och transportinnovation genom olika aktörer, både privata och offentliga, men det krävs fortsatta insatser och utveckling i framtagandet av ny teknik och kunskap för att Sverige ska kunna nå målet att bli världens första fossilfria välfärdsland. Traditionen av samverkan mellan näringsliv, myndigheter, universitet och högskolor, institut och andra aktörer är väl utvecklad och ska utgöra grunden för ytterligare insatser och samarbets-

Prop. 2020/21:151 former. På så vis tas ett gemensamt ansvar för utvecklingen av framtidens transportsystem.

*Ett samlat effektivt transportsystem och överflyttning*

Väl fungerande godstransporter bidrar till ett livskraftigt näringsliv, inte minst för de företag som ska exportera sina varor. Sund konkurrens, ordning och reda samt schysta villkor är viktigt. Med konkurrenskraftiga hållbara godstransporter ges industrin, som är en stor transportköpare, möjlighet att växa, vilket i sin tur skapar förutsättningar för flera jobb och en starkare ekonomi i hela landet. Åtgärder som rör energieffektivitet, ruttoptimering och samordning av godstransporter eller som bidrar till klimatsmart teknik kan även, utöver att bidra till minskad klimatpåverkan, minska kostnaderna för näringslivets godstransporter och långsiktigt stärka Sveriges konkurrenskraft.

De satsningar som görs på transportinfrastrukturen måste bidra till att anpassa den till de nya krav som utvecklingen ställer samt leda till en ökad effektivitet i godstransportsystemet. Genom att möjliggöra för samordnade godstransporter kan fyllnadsgraden öka och tomtransporterna minska, genom att verka för möjligheter att använda längre och tyngre fordon, främja intermodala transportlösningar samt stärka järnvägens och sjöfartens konkurrenskraft kan överflyttning ske från väg till järnväg och sjöfart. Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart kan bidra till att transporteffektiviteten ökar och att utsläppen av växthusgaser kan minska. Samtliga åtgärder för att uppnå en högre grad av transporteffektivitet är viktiga delar av godstransportstrategin. För att möta de utmaningar som framtidens godstransporter står inför bedömer regeringen att alla trafikslag måste utvecklas i ett samlat transportsystem. Utvecklingen inom alla trafikslag innebär att gods transporteras med längre, tyngre och större fordon eller fartyg som anlöper allt större hamnar eller terminaler. Det ställer krav på att infrastrukturen anpassas. Samtidigt sker en utveckling där varor i allt högre utsträckning distribueras till slutkund, framför allt i tätorter. Där ökar användningen av lätta lastbilar och distributionsfordon, och även cyklar, för leverans till dörren. Den ökade konkurrensen och utvecklingen mot mindre orderstorlekar och tätare leveranser ställer krav på ökad tillgänglighet och ett flexibelt transportsystem. Det behöver dock kombineras med transporteffektivitet och fossilfria lösningar. Transporteffektivitet är också något som bl.a. *Boverket* och flera länsstyrelser tar upp i sina remissvar. Även användningen av ny teknik som uppkopplade, samverkande och automatiserade fordon, fartyg och system, liksom en utbyggnad av elvägar, kommer att medföra att kraven på transportinfrastrukturen förändras. Ett väl fungerande och effektivt transportsystem innebär att trafikslagen samverkar och rätt transportsätt används för varje del av transportkedjan. Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart innebär att transporteffektiviteten ökar och att utsläppen av växthusgaser kan minska. För att godstransporter i ökad utsträckning ska kunna ske med järnväg och sjöfart krävs fler intermodala transporter. Detta förutsätter en hög grad av effektivitet och kostnadsmedvetenhet i mötesnoder mellan trafikslagen, t.ex. i terminaler och hamnar, och en väl fungerande samverkan mellan gods-transportörer inom samtliga trafikslag. En förutsättning för intermodala

transporter är väl fungerande terminaler och rangerbangårdar och anslutning till hamnar, som kan binda ihop trafikslagen till en transportkedja. Automatiserad omlastning och innovativa lösningar för smidig omlastning kan bidra till att sänka kostnaderna.

De många insatser som regeringen har vidtagit och det fortsatta arbetet inom ramen för den nationella godstransportstrategin, parallellt med investeringar i viktig transportinfrastruktur, skapar förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter. Framgången för strategins genomförande är också beroende av fortsatta initiativ och samverkan mellan godstransportbranschens aktörer likväl som åtgärder hos alla berörda aktörer. En väl fungerande infrastruktur är en av förutsättningarna för att skapa ett transportsystem som kan möta näringslivets behov och de utmaningar som samhället står inför. Under den kommande planperioden är näringslivets godstransporter ett av de områden som fortsatt bör prioriteras.

## 7.2 Vidmakthållande av vägar och järnvägar

**Regeringens förslag:** Av den ekonomiska ramen ska 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive re-investeringar samt 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** Överensstämmer i huvudsak med regeringens förslag. I inriktningsunderlaget anges dock att vidmakthållande av befintlig infrastruktur ska ha mycket hög prioritet, och bedömer utifrån för uppdraget givna ekonomiska ramar, att nyttan med att upprätthålla den nuvarande funktionaliteten i infrastrukturen är större än att göra nya investeringar.

**Remissinstanserna:** Flera remissinstanser, däribland *Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer*, *Green Cargo AB*, *Motorförarnas Helnkterhetsförbund*, *Näringslivets Transportråd*, *SJ AB*, *Svenskt Näringsliv*, *Sveriges Kommuner och Regioner* samt *Transportföretagen* instämmer i Trafikverkets bedömning att det är viktigt att befintlig infrastruktur underhålls och välkomnar det stora fokus på underhåll som Trafikverket redovisar i sitt inriktningsunderlag.

*Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB)*, *SJ AB* och *Sveriges Kommuner och Regioner* samt flertalet regioner lyfter fram att ett utökad underhåll inte bör ske på bekostnad av nödvändiga investeringar i ny kapacitet, och att kapacitetsbristerna på flera håll är betydande, vilket skapar flaskhalsar och ökar risken för driftstörningar och förseningar. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* anger att i industrin genomförs omfattande investeringar i anläggningar och för att ge förutsättningar för näringslivet att konkurrera på en internationell marknad kräver det en robust infrastruktur som klarar ett ökande transportbehov.

*Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer*, *Green Cargo AB*, *Svenskt Näringsliv* och *Transportföretagen* anser att Trafikverket bör upprätta en långsiktig och finansierad underhållsplan för järnvägar och vägar med mål

Prop. 2020/21:151 om att ta igen det eftersläpande underhållet. *SJ AB* anger att det viktigt att både helhets- och stråkperspektivet utgör grunden för arbetet med järnvägen i den kommande planen.

*Lantbrukarnas Riksförbund* framhåller att det är viktigt med ett väl fungerande transportsystem och att det är särskilt viktigt att det som kan beskrivas som det finmaskiga nätet av främst väg, men även järnväg, fungerar väl och att det ställer höga krav på underhållet. *Lantbrukarnas Riksförbund* och *Riksförbundet Enskilda Vägar* delar Trafikverkets bedömning om att anslaget till enskild väghållning bör öka inför kommande planperiod.

*Lantbrukarnas Riksförbund* framhåller att det är kostnadseffektivt och bidrar till att minska utsläppen från godstransporter på väg att höja vägnarnas bärighet till BK4 och att reformen är av särskild vikt för det gröna näringslivet som helhet. *Skogsindustrierna* menar att för att snabbare få full samhällsnytta av BK4-åtgärder behöver hela det statliga BK1-vägnätet upplåtas senast 2025 och önskar därför att regeringen prioriterar snabbare implementering av BK4 i den kommande nationella planen. *Sveriges Kommuner och Regioner* beskriver att transporter i regel påbörjas och avslutas på det kommunala vägnätet och att kommunerna står inför stora ekonomiska utmaningar när det gäller att finansiera bärighetshöjande åtgärder för BK4, främst för brokonstruktioner. *Försvarsmakten* är positiv till Trafikverkets inriktning till att skapa förutsättningar för transporter med ökad robusthet och tillförlitlighet i befintligt transportnätverk.

### Skälen för regeringens förslag

Drift och underhåll av vägar och järnvägar är en förutsättning för att säkra den statliga transportinfrastrukturens funktion och tillförlitlighet och är därmed viktigt för såväl medborgare som näringsliv. Ett robust transportsystem ska på ett bra sätt kunna klara av både väntade och oväntade händelser, störningar till följd av trängsel, fordonsfel, olyckor eller skador på infrastrukturen. Kapacitetsutnyttjandet i transportinfrastrukturen är högt på vissa ställen i systemet, och, bl.a. *LKAB*, *SJ AB* och *Sveriges Kommuner och Regioner* lyfter fram att kapacitetsbristerna på vissa håll är betydande vilket skapar flaskhalsar. Det är framför allt i storstäder och på de stråk som förbinder dessa med varandra som utnyttjandet är högst.

Ramarna för väg- och järnvägsunderhåll ökade i den nu gällande trafikslagsövergripande nationella planen i förhållande till den plan som gällde dessförinnan. Dessa ökade medel till underhåll har bl.a. möjliggjort viktiga satsningar på prioriterade transportflöden. Det har medfört att robustheten har kunnat förbättras och tillgängligheten upprätthållas i hela landet. Behoven är dock fortsatt stora och flera remissinstanser, däribland *Näringslivets Transportråd*, *Sveriges Kommuner och Regioner* och *Transportföretagarna* betonar också vikten av att befintlig infrastruktur underhålls, medan *Försvarsmakten* och *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* trycker på att det krävs en robust infrastruktur.

Mot denna bakgrund anser regeringen att ramarna för drift och underhåll ska öka även för kommande planperiod. Anledningarna till de ökade behoven är flera. Både väg- och järnvägsanläggningarna är ålderstigna och inte fullt ut dimensionerade för dagens trafik och den efterfrågan som finns på kapacitetsstarka och tyngre transporter. Anläggningarnas massa har

### *Vidmakthållande av vägar*

Det statliga vägnätet är omfattande och har en stor betydelse för att möjliggöra transporter och resor i mångas vardag. Vägar i storstadsområden liksom vägar som förbinder dessa områden med varandra kännetecknas av en hög trafikintensitet och har betydelse för hela landet. Även andra större stråk har stor betydelse. Till dessa större stråk ansluter mindre vägar som är viktiga för dagliga resor, arbetspendling och tillgång till samhällsservice liksom för företagen. Behoven av underhållsåtgärder är stora på alla typer av vägar. Regeringen anser att det är viktigt med en välavvägd balans vid planering av underhållsåtgärder som tar hänsyn till behovet av att upprätthålla en god framkomlighet och tillgänglighet i hela landet.

Trafikverket redogör i sitt inriktningsunderlag för att det enskilt största behovet inom vägunderhåll avser basunderhållet, dvs. åtgärder som syftar till att säkerställa vissa standardkrav så att den dagliga funktionen och framkomligheten i vägsystemet upprätthålls. En viktig del av basunderhållet är vinterväghållning.

Den största delen av det statliga vägnätet, cirka 80 procent, utgörs av belagda vägar. För att upprätthålla standarden och framkomligheten behöver beläggningarna bytas ut i takt med att de slits. På de högt trafikerade vägarna är omloppstiden kortare på grund av hårt slitage. Trafikverket redogör för att det finns stora behov av beläggningsunderhåll. Betydande delar av vägnätet har byggts under 1950-, 60- och 70-talen och kommer under planperioden att uppnå sin teoretiska tekniska livslängd. De är därmed i behov av mer omfattande reinvesteringar för att den framtida funktionen ska kunna säkerställas. Även på det lågtrafikerade vägnätet, vilket ofta utgörs av gamla vägar som inte dimensionerats och byggts utifrån dagens krav, finns stora behov av underhållsåtgärder. Trafikverket beskriver att dessa vägar kräver en annan typ av underhållsåtgärder då ålder, beständighet och klimat i högre grad än trafikmängden påverkar nedbrytningen. Regeringen bedömer därför att medlen för vägunderhåll behöver öka för att möta det underhållsbehov som finns på såväl de högt trafikerade som lågtrafikerade vägarna.

Längs det statliga vägnätet finns ett flertal byggnadsverk såsom broar och tunnlar som utgör en viktig del av väganläggningen. Många broar är ålderstigna och dimensionerade för lägre laster än dagens krav. Broar utgör även flaskhalsar i väginfrastrukturen och för att upprätthålla framkomligheten behöver de underhållas så att avsedd funktionalitet kan säkerställas. Nya stora komplexa anläggningar med tunnlar innehållande många tekniska installationer har enligt Trafikverket byggts eller är under planering. De medför en förbättrad kapacitet och framkomlighet, men samtidigt kommer underhållsbehoven att öka i framtiden.

Förutsättningarna för landsbygdernas vägar är delvis annorlunda än för vägarna i storstäderna, och andra mer tätbefolkade områden. Antalet människor och företag per vägkilometer är förhållandevis lågt. En stor del av vägnätet i landsbygden är de enskilda vägarna. Många människor börjar eller slutar sin dagliga resa till jobb och utbildning via en enskild väg. De spelar en stor och viktig roll i vägtransportnätet och utgör kapillärer som

Prop. 2020/21:151 ansluter mot de större statliga vägarna. I kontrast till storstadsmiljöerna och andra mer tätbefolkade områden är landsbygdsvägarna ofta det huvudsakliga alternativet för transporter för boende och företagare i gles- och landsbygderna. Regeringen anser därför att det är viktigt att vägunderhållet bidrar till att säkerställa funktionaliteten även på dessa vägar och bidrar till en god tillgänglighet för både medborgare och näringsliv oavsett var människor bor eller arbetar i Sverige. Regeringen anser att anslagna medel till bidrag för drift av enskild väg utgör en viktig förutsättning för att tillgodose transportbehov för fast boende, näringsliv och för det rörliga friluftslivet, vilket också *Riksförbundet Enskilda Vägar* och *Lantbrukarnas Riksförbund* lyfter fram.

Behovet av bärighetsåtgärder utgår från vad som behöver göras för att säkra framkomligheten året runt för trafik. Verksamheten omfattar tjäl-säkring och riskreducerande åtgärder där Trafikverket bedömer att klimatförändringarna kommer att bidra till ett växande behov i framtiden, framför allt beroende på ökad frekvens av extrem nederbörd, kortare perioder med tjäle och mer frekventa tjällossningar. Ytterligare behov för bärighet är kopplat till att upplåta det nuvarande BK1-vägnätet för den högre bärighetsklassen BK4 vilket är något som framhålls av *Lantbrukarnas Riksförbund* och *Skogsindustrierna*. Den ökade kapaciteten och transporteffektiviteten som en högre bärighet medför bedöms bidra till att stärka svenskt näringslivs internationella konkurrenskraft och även bidra med positiva miljöeffekter i form av minskade utsläpp av både koldioxid och luftföroreningar.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår regeringen att av den ekonomiska ramen ska 197 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjäl-säkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

#### *Vidmakthållande av järnvägar*

De statliga järnvägarna och de stambanor som binder samman järnvägs-systemet i hela Sverige har stor betydelse ur ett nationellt perspektiv. På dessa banor trafikerar såväl fjärrtågstrafik som godstransporter och de är även viktiga för regionaltågstrafiken med omfattande arbetspendling. Till stambanorna ansluter många regionalt viktiga banor. De utgör underlag för både resande- och godstrafik och fyller en viktig funktion bl.a. för att knyta samman arbetsmarknader och för basindustrin. För att uppnå en god sammantagen funktion i järnvägsanläggningen är det nödvändigt att dessa olika typer av banor tillsammans utgör en fungerande enhet.

Järnvägsanläggningen är ett komplext system med starka beroenden mellan de olika delarna som tillsammans levererar avsedd funktion. Det medför att vissa åtgärdstyper inte kan framhållas som mer angelägna än andra utifrån en ambition om att upprätthålla funktionaliteten. Trafikverket redovisar i sitt inriktningsunderlag att en stor del av järnvägsanläggningen behöver åtgärder under kommande planperiod. En anledning är att den stora anläggningsmassa som uppfördes under 1990-talet kommer att uppnå sin teoretiska livslängd under planperioden. Det innebär att anläggningen behöver reinvesteras och olika anläggningsdelar behöver bytas ut.



Regeringen instämmer i Trafikverkets analys att det är viktigt att vårda den anläggning som finns och därmed skapa förutsättningar för ett effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Det enskilt största behovet utgör basunderhållet, dvs. åtgärder för att upprätthålla anläggningens funktion här och nu. Verksamheten omfattar avhjälpande underhåll och även mindre förebyggande åtgärder. Underhållsåtgärder bedrivs under anläggningens hela livscykel men är endast kostnadseffektiva till en viss punkt i nedbrytningsprocessen. Regeringen anser därför att det är viktigt att resurser även säkerställs för att kunna genomföra reinvesteringar av de delar av anläggningen som uppnått sin tekniska livslängd. Den nu gällande planen innehåller betydande satsningar på järnvägsunderhåll, ramarna för järnvägsunderhåll ökades med nästan 50 procent jämfört med föregående plan. Trafikverket anger i inriktningsunderlaget att järnvägsanläggningen är sliten och har behov av ökat underhåll såväl som reinvesteringar på stora delar.

Merparten av banorna har haft en låg reinvesteringstakt under en lång tid. Det finns enligt Trafikverket även betydande behov av åtgärder inom elförsörjning och signalsystem. Under kommande planperiod kommer t.ex. nya anläggningar att tas i drift och produktionshjälpmedel digitaliseras. Detta medför sammantaget ökade behov av underhållsåtgärder.

Tågtrafiken styrs, övervakas och försörjs med el från åtta trafikcentraler. Trafikcentralerna tillhandahåller även trafikinformation och leder arbetet med att hantera störningar i tågtrafiken. En väl fungerande trafikledning är avgörande för en fungerande tågtrafik. Enligt Trafikverket finns det behov av att öka digitaliseringen av verksamheten och höja säkerhetskraven vilket kräver ökade anslag.

Regeringen bedömer att medlen till järnvägsunderhåll behöver öka, något som också framhålls av bl.a. *Föreningen Sveriges Järnvägsentreprenörer*, *Green Cargo AB* och *Transportföretagen*. Det är en förutsättning för att säkerställa och upprätthålla anläggningens funktion över tid. Det finns stora underhållsbehov i järnvägsanläggningens olika delar och på olika typer av banor. Regeringen anser att det är viktigt att underhållsåtgärder bidrar till att stärka järnvägens förutsättningar i hela landet. Tågresenärer och godstransportörer ska kunna lita på att tågen kommer fram i tid. En robust och pålitlig järnvägsanläggning är en av flera förutsättningar för överflyttning av transporter från väg till järnväg. Regeringen bedömer också att elektrifieringen av de delar av järnvägsnätet som inte är elektrifierade bör fortsätta, som ett led i att säkerställa att utsläppen från transporter kan minska till i princip noll 2045.

Att genomföra underhållsåtgärder i järnvägens anläggning medför påverkan på möjligheterna att samtidigt trafikera banorna. Det kan vara nödvändigt att helt eller delvis stänga av trafiken under perioder. Regeringen anser därför att det är viktigt att Trafikverket fortsatt verkar för att optimera underhållsplaneringen och att det sker i dialog med järnvägsbranschens aktörer. Trafikverket fick därför under 2019 i uppdrag att upprätta en långsiktig underhållsplan. Planen ska innehålla ett åtgärdsprogram med en redogörelse av åtgärder i syfte att säkerställa god framförhållning, god punktlighet och hög robusthet vid planering och genomförande av banarbeten och underhållsåtgärder. En viktig utgångspunkt är att åtgärder i hög grad samplaneras för att begränsa trafikpåverkan och där hela trans-

Prop. 2020/21:151 portflöden beaktas. Regeringen anser att planeringen måste ske med en god framförhållning så att tågoperatörer kan planera sin verksamhet och ordna med ersättningstrafik. I genomförandefasen av underhållsarbeten så är en väl fungerande trafikinformation viktig och regeringen ser positivt på Trafikverkets pågående arbete med förbättrad trafikinformation.

För järnvägsinfrastrukturen kompletteras anslaget för vidmakthållande med intäkter från banavgifter.

Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår regeringen att av den ekonomiska ramen ska 165 miljarder kronor användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar.

### 7.3 Utveckling av transportsystemet

**Regeringens förslag:** Av den ekonomiska ramen ska 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Den del av den ekonomiska ramen som ska användas till utveckling av transportsystemet för perioden 2022–2033 får användas för investeringar i statliga järnvägar och vägar, trimnings- och miljöåtgärder i befintlig infrastruktur och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer samt räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

**Skälen för regeringens förslag:** Regeringen anser att 437 miljarder kronor av den ekonomiska ramen ska användas för att utveckla transportsystemet. Beredningsunderlaget, Trafikverkets inriktningsunderlag, remissinstansernas synpunkter och skälen för regeringens förslag och bedömningar utvecklas och behandlas nedan under avsnitt 7.3.1, 7.3.2, 7.3.3 och 7.3.5.

Utvecklingsmedlen finansierar såväl förbättringar i befintlig infrastruktur som nya investeringar. Det handlar både om att öka tillgängligheten med hållbara och tillförlitliga transportsätt och om behov av säkrare, tryggare och mer miljövänliga transporter.

För att de mål och ambitioner som beskrivs i denna proposition ska kunna uppnås behövs, utöver de satsningar som görs i den nu gällande nationella infrastrukturplanen, fortsatt stora satsningar på att utveckla transportinfrastrukturen. Hela Sverige ska ges goda förutsättningar att växa, leva och utvecklas. En god tillgänglighet nationellt och internationellt har stor betydelse för medborgare och näringsliv, för konkurrenskraft, ekonomisk utveckling och välfärd. Alla delar av samhället behöver ställa om, men förutsättningarna skiljer sig åt, mellan olika delar av landet, mellan stadsdelar, mellan människor och mellan olika verksamheter.

Transportinfrastrukturen behöver utvecklas och bli ännu mer robust för att bidra till att näringslivets konkurrenskraft ska kunna fortsätta stärkas, exempelvis genom åtgärder som löser upp flaskhalsar och kapacitetsbrister och bidrar till det nationella och internationella transportsystemets funktionalitet. Det behövs en effektiv transportinfrastruktur som också bidrar till ökad intermodalitet och underlättar för trafikslagen att samverka

med varandra. Det gäller såväl järnväg som väg, flygplatser och hamnar. Transportsystemet behöver fungera dör till dör för både människor och gods. Genom att förbättra tillgängligheten och pendlingsmöjligheterna förbättras förutsättningar för jobb och företagande. Infrastrukturåtgärder kan också bidra till ökad transporteffektivitet och till att nå det övergripande generationsmålet och miljö kvalitetsmål.

God tillgänglighet i hela Sverige, genom ett pålitligt, robust och långsiktigt hållbart transportsystem, behövs för att människor och näringsliv ska kunna leva och verka i alla delar av landet och för att Sverige ska kunna hålla ihop.

### 7.3.1 Trimnings- och miljöåtgärder

**Regeringens bedömning:** Trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** Av de remissinstanser som yttrat sig specifikt över trimnings- och miljöåtgärder delar flertalet Trafikverkets bedömning att denna typ av åtgärder är viktiga för verkets förmåga att förbättra transportsystemet på ett flexibelt och kostnadseffektivt sätt. *Region Sörmland* håller med om Trafikverkets förslag att medel som tilldelas för trimnings- och miljöåtgärder ska öka och anser att det är viktiga åtgärder för att möta samhällsutvecklingen för att skapa ett effektivt och väl fungerande transportsystem. *Bjurholms kommun* anser att det är väsentligt att prioritera investeringar som har den mesta systemeffekten jämfört med att satsa på platsspecifika brister och att trimningsåtgärderna här har en viktig roll att spela för att skapa en bred effekt, särskilt när det gäller järnvägs-system. Enligt *Riksantikvarieämbetet* framstår trimnings- och miljöåtgärder som särskilt viktiga när det gäller landskapsanpassningen av transportinfrastrukturen och möjligheterna att bidra till nationella mål inom miljöområdet, och planeringen bör ges sådana förutsättningar att trimnings- och miljöåtgärder kan utvecklas med utgångspunkt i behoven. *Havs- och vattenmyndigheten* anser att det fortfarande behövs ett stort antal riktade vattenåtgärder för att miljöanpassa såväl den befintliga som den planerade trafikinfrastrukturen till vattenmiljön och den gröna infrastrukturen. *Trafikanalys* menar att det finns goda skäl att i kommande plan sätta av mer resurser till trimnings- och miljöåtgärder eftersom mycket tyder på att dessa åtgärder sammantaget är samhällsekonomiskt lönsamma och har god målpuppfyllelse.

**Skälen för regeringens bedömning:** Trimnings- och miljöåtgärder är åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och som syftar till att utveckla och förbättra tillgängligheten, säkerheten och miljön i befintlig infrastruktur. Trimnings- och miljöåtgärder för att förbättra befintligt transportsystem är ofta kostnadseffektiva och det är åtgärder som ligger i linje med fyrstegsprincipen där de i allmänhet utgör steg 2- eller steg 3-åtgärder. I likhet med *Region Sörmland*, m.fl. remissinstanser, bedömer

Prop. 2020/21:151 regeringen att trimnings- och miljöåtgärder i den befintliga transportinfrastrukturen är ett effektivt sätt att bidra till uppfyllelse av det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen.

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet syftar till att förbättra tillgängligheten, kapaciteten och robustheten i befintliga vägar, järnvägar och farleder. Det finns också goda möjligheter att inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder utforma lösningar och tillmötesgå behov som även beaktar såväl jämställdhet som jämlikhet. Det kan t.ex. handla om utformning, tillgänglighetsanpassning, belysning och andra åtgärder som kan göra att miljöer i anslutning till resor upplevs som tryggare för olika grupper av människor. Åtgärderna bidrar till ett effektivare utnyttjande av transportsystemet och infrastrukturen genom att skapa bättre och trafiksäkra förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt effektivare person- och godstransporter. Detta innebär bl.a. att de kollektiva färdätten i kombination med gång eller cykel kan bli mer attraktiva och effektiva. Aktiv mobilitet, som exempelvis att på ett tryggt sätt kunna cykla eller gå till skolan, arbetet eller till fritidsaktiviteter, kan bidra till förbättrad folkhälsa. Även näringslivet får ökade möjligheter att göra val som är mer kostnadseffektiva och tar mer hänsyn till miljön. Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet syftar till att minska antalet dödade och svårt skadade i transportsystemet. Åtgärderna bidrar också många gånger till måloppfyllelse inom andra områden än trafiksäkerhet. Åtgärder för bättre hastighetserfarenhet på väg bidrar bl.a. till minskade koldioxidutsläpp, mindre buller och jämnare trafikflöden. Flera trafiksäkerhetsåtgärder på järnväg bidrar även till ökad robusthet och punktlighet både vad gäller person- och godstrafiken genom att risken för olyckor och incidenter minskar. I sammanhanget kan nämnas Trafikverkets pågående arbete med att åtgärda obehöriga plankorsningar eller plankorsningar med andra säkerhetsbrister genom att bygga om dem eller bygga bort dem, åtgärder för att hindra att obehöriga beträder spåren liksom åtgärder för ökad säkerhet vid arbete i spårområdet.

Regeringen höjde inför framtagandet av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 beloppsgränsen för trimningsåtgärder från 50 miljoner kronor till 100 miljoner kronor, för att ge Trafikverket ytterligare flexibilitet för att löpande, snabbt och effektivt kunna planera och genomföra sådana åtgärder när och där de behövs, vilket också innebär att medlen i gällande plan kan användas mer effektivt.

Trimningsåtgärder har en bred räckvidd som når både person- och godstransporter, på vägar, järnvägar och i farleder och såväl i gles- och landsbygder som i tätorter och städer och det finns en stor handlingsfrihet i valet av åtgärder. Mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard bedöms ge stor trafiksäkerhetsnytta och innebär att trafikanternas tillgänglighet normalt kan bibehållas eller förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendlning, inte minst i delar av landet som saknar järnvägsförbindelser. I samband med att vägar byggs om för mötesseparering bör det övervägas hur behovet av tillgänglighet för cykeltrafik, där det finns sådana behov, kan säkerställas. Åtgärder på det regionala vägnätet som förbättrar både tillgänglighet och trafiksäkerhet såväl för person- och godstransporter på vägen som för oskyddade trafikanter behöver vidtas

även framöver. Det kan handla om ombyggnad till s.k. 2+1-vägar, men även andra åtgärder kan komma i fråga där möjligheten att tillämpa innovativa tekniska lösningar bör övervägas.

En möjlig del i arbetet med att erbjuda ett effektivt transportsystem är att tillåta fordon med högre kapacitet, i syfte att generera såväl effektivare logistikkedjor som miljövinster. Längre och tyngre lastbilar på vägar där transporter på järnväg eller sjöfart inte är realistiska innebär en effektivisering av basindustrins lastbilstransporter. Då varje sådan lastbil kan få med sig en större mängd gods kan utsläppen per tonkilometer minska. När det krävs färre lastbilar för att transportera samma godsmängder leder det till reduktioner av koldioxidutsläpp, luftföroreningar och annan miljöpåverkan samt minskad trängsel. Längre och tyngre lastbilar är därför en viktig åtgärd för exempelvis skogsnäringens virkestransporter och tunga fjärrtransporter där transport med tåg och sjöfart inte är realistiska alternativ. Trafikverket har på regeringens uppdrag utrett förutsättningarna för att framföra längre lastbilar på det svenska vägnätet. Trafikverket bedömer att ett sammanhängande vägnät som uppgår till cirka 450 mil skulle kunna upplåtas för längre lastbilar utan några större åtgärder. På längre sikt behöver delar av vägnätet anpassas. Frågan om att utveckla infrastrukturen för tyngre lastbilar beskrivs i avsnitt 7.2.

Olika typer av miljöåtgärder är nödvändiga för att det transportpolitiska hänsynsmålet ska kunna nås. Det handlar bl.a. om bullerskyddsåtgärder, som syftar till att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för de boende längs den befintliga statliga infrastrukturen som är mest utsatta för buller och vibrationer. Miljöåtgärder i den statliga infrastrukturen ökar infrastrukturens landskapsanpassning och därmed potential att ge positiva effekter för den biologiska mångfalden. Landskapsanpassningsåtgärder, något som lyfts av *Riksantikvarieämbetet*, syftar till att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden samt till att främja positiva värden. Vattenskyddsåtgärder, som lyfts upp av *Havs- och vattenmyndigheten*, syftar till att skydda yt- och grundvattenförekomster av betydelse för nuvarande och framtida behov av dricksvattenförsörjning eller med höga värden för biologisk mångfald. Vidare görs åtgärder som syftar till att avhjälpa skador eller olägenheter i miljön som har orsakats av järnvägs-, väg- och flygplatsverksamhet. Det är angeläget att arbetet med att värna den biologiska mångfalden fortsätter. Vissa invasiva främmande arter har en negativ inverkan på den biologiska mångfalden men kan också innebära en risk för att förstöra infrastrukturen, varför åtgärder behöver vidtas för att begränsa dessa arters snabba spridning. Vissa av arterna kan sannolikt också gynnas av klimatförändringarna. Andra miljöåtgärder med bäring på infrastrukturen handlar om att förhindra viltpåkörningar. Genom att bygga stängsel längs med vägar och järnvägar liksom säkra viltpassager minskar den barriäreffekt som infrastrukturen utgör samtidigt som risken för viltolyckor minskar.

Trimningsåtgärder har också en viktig funktion för att nå klimatmålen genom att de kan bidra till att skapa förutsättningar för överflyttning mellan transportsätt, t.ex. från bil till cykel- eller kollektivtrafik. Åtgärderna kan ge viktiga bidrag till ökad tillgänglighet, exempelvis vid bytespunkter mellan olika färdstätt. Detta gör att de kollektiva färdstättarna blir mer attraktiva, och trafikanter och näringsliv får bättre möjlighet att

Prop. 2020/21:151 göra val med lägre energiförbrukning som bidrar till lägre klimatpåverkan. Åtgärder behöver vidtas för att anpassa infrastrukturen till de klimatförändringar som ses redan i dag och som kan förväntas framöver. Trimningsåtgärder kan göras för att anpassa befintlig infrastruktur så att den blir mer robust i ett förändrat klimat. Behoven handlar t.ex. om erosionsskydd och åtgärder på diken, broar, väg- och järnvägstrummor och andra konstruktioner.

Fortsatta medel till trimnings- och miljöåtgärder är ett ur många aspekter effektivt sätt att bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Regeringen har också tidigare tagit steg för att effektivisera användningen av medlen. Utöver den typ av åtgärder som redan i dag vidtas finns det ett stort utrymme för nytänkande som utgår från specifika förhållandena och behov i det enskilda fallet, det kan handla om att hitta innovativa lösningar som utgår från de olika förutsättningar som råder t.ex. i större eller mindre städer eller i landsbygder.

### 7.3.2 Större investeringar

**Regeringens bedömning:** Den av regeringen beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar, järnvägar och farleder i hela landet fullföljs. Det finns även behov av att göra ytterligare nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** Överensstämmer delvis med regeringens bedömning. I inriktningsunderlaget redovisas alternativa förslag till inriktningar i vilka nya stambanor finansieras antingen i nationell plan eller utanför nationell plan. Trafikverket anser även att de delar av de nya stambanorna som finns med i den nu gällande planen bör hanteras och finansieras utanför den vanliga planen.

**Remissinstanserna:** Även om ett stort antal remissinstanser delar Trafikverkets uppfattning att det är mest effektivt att först vårda den befintliga infrastrukturen, betonar de också att nya investeringar behövs. *Tillväxtverket* instämmer i förslaget om ökat anslag till vidmakthållande av befintligt infrastrukturens system, men anser samtidigt att Sverige under en längre period inte har investerat i infrastruktursatsningar i tillräckligt stor utsträckning, varför det har byggts upp brister som påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt. *Naturvårdsverket* instämmer i att investeringar för att stärka kapaciteten i järnvägstrafiken behöver prioriteras. *Handelskammaren Värmland* anser att det inte är realistiskt eller rationellt att avbryta investeringar i ny infrastruktur som redan ligger i den nationella planen, då företag, privatpersoner, regioner och kommuner har planerat sin verksamhet och investeringar utifrån de satsningar som är med i den. *Södertörns kommunerna* ser med oro på Trafikverkets bedömningar att alla projekt i nu gällande plan inte säkert får tillräcklig finansiering även om finansieringen av de nya stambanorna hanteras utanför planen och att det är angeläget att ramarna utökas så att åtminstone namngivna objekt i dagens plan ryms.

Flera sammanslutningar och bolag, t.ex. *Norrbotten AB*, *Nya Ostkustbanan*, *Oslo-Stockholm 2.55*, *Föreningen Blå Vägen* liksom

kommuner, länsstyrelser och regioner tar upp konkreta åtgärder och investeringar inför den kommande åtgärdsplaneringen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Enligt januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, ska den beslutade nationella planen för infrastruktur 2018–2029 med investeringar i vägar och järnvägar i hela landet fullföljas. Enligt januariavtalet ska det även ske en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbotniabanan i sin helhet ska intensifieras. Vidare anges i avtalet att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm, Göteborg, Malmö och regioner och städer längs med och i anslutning till banans sträckning bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer. Den breda finansieringsdiskussionen mellan sju riksdagspartier ska enligt avtalet återupptas och utgöra utgångspunkten för det fortsatta arbetet med projektet.

Trafikverket anser att de resurser som krävs för att genomföra namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den gällande nationella planen tillsammans med de resurser myndigheten bedömer krävs för vidmakthållande inte kommer att rymmas inom gällande ekonomiska ramar. Som framgår ovan bedömer regeringen att utökade ramar för nya investeringar, utöver de som ligger i gällande plan, är nödvändiga för att öka tillgängligheten, modernisera svensk infrastruktur och öka möjligheterna för klimatsmarta transporter. Detta är i linje med vad flertalet remissinstanser har framfört om behovet av investeringar. Vilka åtgärder som kan bli aktuella att genomföra kommer att prövas i samband med kommande åtgärdsplanering.

Utöver uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag har Trafikverket i uppdrag enligt fastställelsebeslutet för den gällande nationella planen att genomföra ett antal utpekade bristanalyser med målsättningen att dessa stråk, noder eller motsvarande är så pass utredda att de kan övervägas i kommande planrevidering. Regeringen bedömer att det är angeläget att i den kommande åtgärdsplaneringen kunna överväga prioriterade åtgärder inom dessa områden.

Konkurrenskraften för godstransporter på järnväg ökar då det blir möjligt att trafikera med längre, tyngre och större tåg. För att möjliggöra det krävs en stor mängd förlängningar av s.k. förbigångsspår längs järnvägarna, men även åtgärder på bangårdar. I den gällande nationella planen har en modernisering av järnvägssystemet påbörjats bl.a. genom uppgradering av kraftförsörjning, kommunikationsnät och signalsystem. Moderniseringsarbetet fortsätter under den kommande planperioden. Det EU-gemensamma signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) som syftar till att möjliggöra effektiv gränsöverskridande tågtrafik är för Sveriges del, förutom ett projekt för att främja gränsöverskridande tågtrafik, att betrakta som ett underhålls- och investeringsprojekt.

I vägsystemet bör kostnadseffektiva satsningar genomföras bl.a. för att förbättra trafiksäkerheten. Målet om att minst halvera antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken kräver åtgärder, bl.a. i form av mittseparering av vägar.

Regeringen har som ambition att få till en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Flera åtgärder som kan stärka sjöfarten har

Prop. 2020/21:151 därför initierats i den beslutade nationella planen. Investeringar i sjöfartens infrastruktur kan stärka sjöfartens konkurrenskraft.

Trafikverket redovisade den 1 februari 2021 regeringsuppdraget att planera för en utbyggnad av elvägar. Trafikverket betonar i redovisningen att det under de närmaste åren krävs ett fortsatt arbete med bland annat regelverk, kunskapsutveckling, detaljerad och samordnad planering. Trafikverket gör i inriktningsunderlaget bedömningen att förslaget kommer att ligga till grund för den framtida ambitionsnivån för elektrifieringen av tunga transporter på det statliga vägnätet. Regeringen har inrättat en elektrifieringskommission för att påskynda arbetet med elektrifiering av de tunga vägtransporterna och transportsektorn som helhet. Kommissionen ska bidra till att påskynda investeringar i elvägar, laddinfrastruktur för lastbilar och andra effektiva tillämpningar.

Utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. Regeringens förslag till ekonomisk ram för utveckling av transportsystemet medför att den gällande nationella planen kan fullföljas samt att satsningar kan göras på såväl nya stambanor som andra angelägna åtgärder. Utbyggnaden av nya stambanor är viktig för att öka kapaciteten i järnvägsnätet, knyta landets tre storstadsregioner närmare varandra och bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

Den svenska transportinfrastrukturplaneringen behöver utifrån ett brett synsätt samspela med den internationella transportinfrastrukturplaneringen.

De största infrastrukturprojekten innebär stora arbetsinsatser, inte bara för Trafikverket utan också för bl.a. länsstyrelserna. Regeringen uppdrog därför åt Trafikverket att analysera under vilka omständigheter det finns behov av extra resurser till länsstyrelserna i samband med Trafikverkets omfattande transportinfrastrukturinvesteringar. Trafikverket redovisade uppdraget i en rapport den 28 maj 2020. Rapporten är för närvarande föremål för remissbehandling. Remisstiden går ut den 27 april 2021.

Många remissinstanser har tagit upp vikten av att fullfölja gällande plan, bl.a. *Handelskammaren Värmland* och många regioner. Som tidigare har konstaterats ska den nu gällande nationella planen för infrastruktur med investeringar i vägar, järnvägar och farleder i hela landet fullföljas. Trafikverket har möjlighet att anpassa planeringsarbetet utifrån rådande förutsättningar så att planen kan fullföljas på ett effektivt sätt. Det finns även behov av att göra ytterligare nya investeringar i transportinfrastrukturen under den kommande planperioden.

### 7.3.3 Övriga utvecklingsmedel

Från utvecklingsmedlen finansieras även Trafikverkets planering, stöd och myndighetsutövning, räntor, återbetalningar, statens bidrag till Inlandsbanan AB och avgiften till Öresundsbrokonsortiet för utnyttjandet av järnvägsförbindelsen över Öresund. Detta regleras genom avtal mellan staten som företräds av regeringen och Inlandsbanan AB respektive Öresundsbrokonsortiet. Från utvecklingsmedlen finansieras även de informationsinsatser och kunskapshöjande insatser där Trafikverket har



pågående regeringsuppdrag inom bl.a. den nationella godstransportstrategin, klimat, trafiksäkerhet och mobilitet som tjänst. Därutöver finansieras även stadsmiljöavtalen från utvecklingsmedlen.

### *Stadsmiljöavtal*

För att främja hållbara stadsmiljöer får Trafikverket enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller gods-transporter.

Fr.o.m. den 22 maj 2019 omfattar stadsmiljöavtalen även godstransportlösningar. I gällande plan finns 1 miljard kronor avsatta per år för stadsmiljöavtalen. Utöver det har stadsmiljöavtalen getts en tillfällig förstärkning med särskilt fokus på cykling för åren 2021 och 2022 med 300 miljoner kronor respektive 250 miljoner kronor.

Genom stadsmiljöavtalen kan kommuner och regioner få upp till 50 procent statlig medfinansiering till infrastruktur för kollektivtrafik och cykling men också till godstransportlösningar, samtidigt som kommunen eller regionen förbinder sig att vidta motprestationer i form av åtgärder som kan bidra till ökad andel hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Motprestationer kan t.ex. vara införande av parkeringsstrategier, kommunala transportplaner, förtätning av bebyggelse, ökade satsningar på cykel- och gångtrafik.

Genom stadsmiljöavtalen samverkar Trafikverket och kommunerna om innovativa och yteffektiva förbättringar i städernas transportsystem. Kommunerna och regionerna vittnar också om att åtgärder kan tidigareläggas och få mer omfattande innehåll när medfinansiering erhålls via stadsmiljöavtalen. Även motprestationer har större sannolikhet att bli genomförda om de ingår i stadsmiljöavtal.

Av de remissinstanser som har kommenterat stadsmiljöavtal anser flertalet att stadsmiljöavtalen bör utvecklas och medlen till dem öka. Vissa remissinstanser, t.ex. *2030-sekretariatet* och *Cykelfrämjandet*, anser att det behövs förändrade krav på motprestation i stadsmiljöavtalen för att det ska bli enklare även för mindre kommuner och kommuner med ansträngd ekonomi att ta del av dem. *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att statlig medfinansiering via länsplanerna och statsbidrag genom bl.a. stadsmiljöavtalen gör det svårt att överblicka finansieringen och att genomföra en långsiktig och sammanhållen bebyggelse- och transportplanering och anser därför att statsbidrag i högre utsträckning bör kopplas till länsplanerna och regelverket ses över för att bättre möta lokala och regionala behov. Även en del regioner anser att statsbidrag från läns-transportplanerna och stadsmiljöavtalen bör samordnas och vissa även att stadsmiljöavtalen bör knytas till länstransportplanerna. Trafikverket anser att stadsmiljöavtalen även fortsättningsvis bör hanteras av Trafikverket eftersom medlen inte fördelas utifrån en geografisk fördelning utan utifrån totala effekter som kan uppnås med den inriktning som anges i gällande

Prop. 2020/21:151 förordning om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Det kan noteras att det finns en stor och till viss del ojämn spridning över landet av hur mycket medel som Trafikverket har beviljat för stadsmiljöavtal till olika kommuner. Fördelningen beror dock inte primärt på i vilken mån ansökningar om medel beviljats eller inte, utan på att antalet ansökningar om medel skiljer sig åt mellan kommuner och regioner. I enlighet med vad som anges i januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna, bedömer regeringen att stadsmiljöavtalen behöver utvecklas och effektiviseras för att bl.a. främja alternativ till bil i städerna samt för att andelen som reser med cykel ska öka. Omfattning på den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal avgörs under den kommande åtgärdsplaneringen.

### 7.3.4 Planeringsram för vissa väg- och järnvägsinvesteringar

**Regeringens förslag:** Planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** I inriktningsunderlaget lämnas inget förslag gällande planeringsramen.

**Remissinstanserna:** Planeringsramens storlek under perioden berörs inte av remissinstanserna.

**Skälen för regeringens förslag:** I den nuvarande nationella planen ingår ett antal väg- och järnvägsinvesteringar vars kostnader helt eller delvis kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. För att finansiera objekten bör, i enlighet med de principer som uttrycks i propositionerna Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/2009:35) och Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem (prop. 2012/13:25) lån få tas upp i Riksgäldskontoret. Lån får endast tas upp för den del av objekten där kapitalkostnaderna (räntor och amorteringar) ska finansieras med inkomster från infrastrukturavgifter eller trängselskatt. De väg- och järnvägsinvesteringar där avtal om denna typ av medfinansiering finns är de objekt i Stockholms län som enligt Stockholmsöverenskommelsen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter (inklusive Förbifart Stockholm), de objekt i Västra Götalands län som ingår i Västsvenska paketet och som delvis ska finansieras med trängselskatt (inklusive Marieholmstunneln och Västlänken) samt broarna över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Motalaviken på riksväg 50 som delvis ska finansieras med infrastrukturavgifter. Regeringen bedömer att investeringskostnaden för dessa objekt, för de delar vars kapitalkostnader finansieras med inkomster från trängselskatt eller avgifter, under perioden 2010–2033 totalt kommer att uppgå till 52 miljarder kronor i 2021 års prisnivå. Regeringen föreslår att riksdagen godkänner detta belopp som en planeringsram för de ovan nämnda projekten. Denna planeringsram utgör

ett komplement till den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder på 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033, i 2021 års prisnivå, som regeringen föreslår i denna proposition.

Prop. 2020/21:151

### 7.3.5 Länsplaner för regional transportinfrastruktur

**Regeringens förslag:** Riksdagen bemyndigar regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan nationell plan och länsplaner.

**Regeringens bedömning:** Beloppsgränsen för namngivna objekt bör höjas från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** Överensstämmer med regeringens bedömning. I inriktningsunderlaget lämnas inget förslag om riksdagens bemyndigande.

**Remissinstanserna:** I stort sett alla regioner liksom *Sveriges Kommuner och Regioner* anser att länsplanernas ramar behöver höjas, för att det behov av åtgärder som finns i de delar av transportsystemet som hanteras av länstransportplanerna ska kunna tillgodoses. *Sveriges Kommuner och Regioner* anser vidare att det är angeläget att Sveriges regioner genom länsplanerna kan skapa förutsättningar för god tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och andra delar av transportpolitikens mål. Flera regioner, belägna i allt från storstadsområden till glesbygdsområden, anser att fördelningen mellan länen bör ses över, och att regionerna och Gotlands kommun därför behöver ha både rådighet och medel till förfogande för att kunna prioritera utifrån de egna förutsättningarna. Flera regioner, liksom *Sveriges Kommuner och Regioner*, tar upp behovet av att höja beloppsgränsen för namngivna objekt i länstransportplanerna för att bl.a. skapa ökad flexibilitet.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Utöver den nationella planen finns 21 länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regionerna och Gotlands kommun är ansvariga för att upprätta och fastställa länsplanerna för regional transportinfrastruktur och har därmed en central roll i arbetet med transportsystemet. Länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationell plan, exempelvis på järnväg, liksom medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. Från länsplanerna kan statlig medfinansiering av kommunala åtgärder ske, t.ex. trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt kommunala gång- och cykelvägar. En god samordning mellan länsplaner och den nationella planen är i många fall avgörande för att den samlade nyttan av åtgärderna ska bli så stor som möjligt.

Trafikverket bedömer att länsplanerna bör vara fortsatt prioriterade, eftersom det finns stora behov inom den del av transportsystemet som omfattas av länsplanerna.

De infrastrukturåtgärder som möjliggjorts genom såväl de nuvarande länsplaneramarna som den nuvarande nationella planen har varit till nytta i hela landet. Även medel från stadsmiljöavtalen har kommit många kommuner och regioner till del. I den nuvarande nationella planen fick Trafikverket dessutom i uppdrag att fördela upp till 1 miljard kronor för

Prop. 2020/21:151 att samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet, något som enligt flertalet regioner är positivt eftersom det anses vara åtgärder som ger en bra trafiksäkerhetseffekt. *Region Dalarna* anser dock att länsplanerna, även med en samfinansiering, inte kommer att räcka för att bygga mötesfria vägar för att kunna bidra till såväl trafiksäkerhetsmålen som en nationell och regional tillgänglighet. *Region Gävleborg* ifrågasätter såväl nyttan och effektiviteten som planeringsförutsättningarna av att fortsätta med kortsiktiga satsningar i form av tillfälliga lösningar såsom dagens lösning med samfinansiering av mittseparerade vägar inom länsplanerna. Regeringen menar att genom mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard kan trafikanternas tillgänglighet bibehållas eller förbättras, vilket förkortar restider och underlättar pendling, inte minst i delar av landet som saknar järnvägsförbindelser. Åtgärder på det regionala vägnätet som förbättrar både tillgänglighet och trafiksäkerhet såväl för person- och godstransporter på vägen som för de oskyddade trafikanterna behöver vidtas även framöver. Det kan handla om mötesseparering, men även andra åtgärder kan komma i fråga där möjligheten att tillämpa innovativa tekniska lösningar bör övervägas. Samtidigt bör det övervägas, där det kan anses motiverat, vilka möjligheter det finns att i samband med mötessepareringsåtgärder underlätta även för gång- och cykeltrafikanter att förflytta sig på ett smidigt och trafiksäkert sätt. Även åtgärdernas barriäreffekter bör beaktas.

Länsplanerna är viktiga för alla typer av regioner, oavsett om de kännetecknas av gles- och landsbygder, tätorter eller små eller stora städer, och det behövs en förståelse för att geografiska områden har olika förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna kan bidra till lösningar som är väl anpassade till dessa skillnader i förutsättningar och behov. Medel från länsplanerna till regionala kollektivtrafikanläggningar kan också ha stor betydelse för att bidra till en effektiv och hållbar pendling med kollektivtrafik och cykel. Enligt *Sveriges Kommuner och Regioner* är det angeläget att genom länsplanerna skapa förutsättningar för god tillgänglighet, ökad trafiksäkerhet och andra delar av transportpolitikens mål. Regeringen bedömer att det behov av åtgärder som hanteras av länstransportplanerna behöver beaktas inom ramen för den kommande åtgärdsplaneringen.

Flera regioner, liksom *Sveriges Kommuner och Regioner*, tar upp behovet av att höja gränsen för namngivna objekt i länstransportplanerna för att bl.a. skapa ökad flexibilitet. Kostnadsökningar betyder att även mindre åtgärder ofta överskrider gränsen för namngivet objekt. Detta leder till att planen blir mindre flexibel och planeringstiden för mindre åtgärder blir onödigt lång. Gränsen för namngivna objekt kan också enligt regionerna leda till avgränsning av åtgärder för att klara beloppsgränsen, något som ökar kostnader och minskar effektiviteten vid genomförande. Regeringen anser att en höjning av beloppsgränsen för namngivna åtgärder i länstransportplanerna ger regionerna tillräcklig handlingsfrihet och flexibilitet, och underlättar för dem att planera och genomföra olika typer av åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt. Det ökar också möjligheterna att även på regional nivå nå de transportpolitiska målen inklusive klimatmålen. Regeringen bedömer därför, i likhet med bl.a. flera regioner, att den kommande åtgärdsplaneringen vad gäller länsplanerna bör utgå från

## 7.4 Goda förutsättningar för att genomföra satsningarna på vidmakthållande och utveckling

### 7.4.1 Ökat fokus på kostnadskontroll och finansiell styrning

**Regeringens bedömning:** En bättre kostnadskontroll behöver uppnås. Kunskapsnivån om kostnadsutvecklingen och lärandet från tidigare erfarenheter behöver därför öka för att insatser för tidiga kostnadsbesparingar ska kunna göras. En god transparens kring orsakerna till kostnadsökningar är viktig.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** I inriktningsunderlaget lämnas inte förslag till åtgärder för bättre kostnadskontroll.

**Remissinstanserna:** *Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)* noterar bl.a. att kostnadskontroll och ökad effektivitet i upphandling behöver få större fokus och utrymme. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* anser att ett prioriterat arbete för Trafikverket bör vara att bromsa in kostnadsutvecklingen för infrastrukturåtgärder framöver, så att tillgängliga medel räcker till fler åtgärder hellre än färre.

**Skälen för regeringens bedömning:** Den trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastruktur utgår från de ramar som riksdagen beslutar om. Kostnadsförändringar i objekt jämfört med ursprungliga kostnadsprognoser kan påverka genomförbarheten av andra objekt som ingår i planen. Det är därför viktigt att Trafikverket fortsätter att utveckla metoder för projektering, planering och kalkyler i syfte att åstadkomma en god kostnadskontroll.

Åtgärderna i nationell plan skiljer sig mycket åt, och varje objekt kan ha egenskaper som av olika anledningar ökar kostnaderna jämfört med andra objekt. Erfarenheter och gjorda val i enskilda projekt kan dock vara relevanta för andra projekt. Det är viktigt att Trafikverket på ett systematiskt sätt arbetar med att förbättra sina kostnadsprognoser, bl.a. genom att dra erfarenheter från genomförda projekt. Det är även viktigt med en god transparens i arbetet och beträffande orsakerna till kostnadsökningar. Regeringen bevakar dessa frågor noga och avser vid behov återkomma med lämpliga åtgärder för förbättrad kostnadskontroll.

Regeringen har uppdragit åt Ekonomistyrningsverket (ESV) att göra en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket. ESV delredovisade uppdraget i en rapport den 15 december 2020. I rapporten redogör ESV för sin bedömning av hur anslagsstyrningen av Trafikverkets förvaltningsutgifter, utveckling samt vidmakthållande av transportinfrastrukturen hänger samman med annan styrning av myndigheten. Regeringsuppdraget ska redovisas i sin helhet senast den 15 april 2021. Regeringen kommer

Prop. 2020/21:151 därefter att analysera underlaget och vid behov vidta lämpliga åtgärder för att förbättra den finansiella styrningen.

Riksrevisionen har granskat om Trafikverket säkerställer att staten får så mycket järnvägsunderhåll som möjligt för tillgängliga resurser, se granskningsrapporten Drift och underhåll av järnvägar – omfattande kostnadsavvikelser (RiR 2020:17). Granskningens resultat indikerar att upphandlingen av järnvägsunderhåll inte fungerar så effektivt som den borde. Riksrevisionen anser att Trafikverket behöver förbättra analysarbetet i syfte att bättre kunna identifiera det framtida underhållsbehovet och planera underhållsåtgärderna. Samtidigt som regeringen i januari 2021 överlämnade en skrivelse till riksdagen med anledning av granskningsrapporten uppdrog regeringen åt Trafikverket att redogöra för hur kostnadsökningar i samband med genomförande av järnvägsunderhåll kan motverkas. Regeringen anser, i likhet med *VTI*, att det är problematiskt att kostnaderna i Trafikverkets entreprenadverksamhet ökar i förhållande till avtalad kontraktssumma och att även den totala projektkostnaden ökar över tid. Trafikverket har därför fått i uppdrag att analysera kostnadsutvecklingen vid upphandling och genomförande av investerings- och reinvesteringsprojekt.

#### 7.4.2 Produktivitet i anläggningsbranschen

**Regeringens bedömning:** Det är av stor vikt att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. Arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör intensifieras.

**Trafikverkets inriktningsunderlag:** Överensstämmer med regeringens bedömning.

**Remissinstanserna:** *Trafikanalys* anser att Trafikverkets uppgifter om att kostnadsindex för investeringar och underhåll ökat betydligt mer än konsumentprisindex (KPI) kan tyda på en sämre produktivitetsutveckling än i andra branscher. *Svenskt Näringsliv* anser att arbetet med effektivitets- och produktivitetsförbättringar bör intensifieras för att stimulera innovationer.

**Skälen för regeringens bedömning:** En hög produktivitet i anläggningsbranschen är en av förutsättningarna för att de medel staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt. Regeringen anser, i likhet med *Svenskt Näringsliv*, att en ökad produktivitet och innovationsgrad i branschen är nödvändig för att få mer infrastruktur för investerade medel och en så hög måloppfyllelse som möjligt. Trafikverket anger i sitt inriktningsunderlag att produktivitetsutvecklingen i bygg- och anläggningsbranschen generellt är låg och att investeringar i forskning och innovation är lägre jämfört med andra sektorer.

För att resurserna ska ge större nytta än i dag arbetar Trafikverket med att utveckla produktivitet och innovation inom branschen. Trafikverket är en mycket stor beställare inom anläggningsbranschen och regeringen bedömer att det är viktigt att Trafikverket och aktörerna i branschen gemensamt samverkar och att Trafikverket verkar för att ge ökad frihet att testa nya tekniska lösningar, material och metoder.

Regeringen uppdrog i maj 2017 åt Trafikverket att årligen under en treårsperiod redogöra för och återrapportera om sitt arbete för att verka för en ökad produktivitet i anläggningsbranschen. I sin slutrapportering av uppdraget redogör Trafikverket för de olika aktiviteter som pågår för en förbättrad produktivitet. Inom Trafikverket har arbetet bedrivits successivt under åren och ett flertal större aktiviteter har genomförts. Utvecklingen har gått i flera steg, från att utarbeta strategier till att genomföra strategierna och sedan integrera dem i den dagliga verksamheten. Efter genomförande av de stora strategierna har Trafikverkets fokus varit på utveckling och ständiga förbättringar, där ett av de mest centrala områdena är utveckling av affärsstrategier och projektstyrning. Inom Trafikverket pågår det även en mängd initiativ och åtgärder som inte alltid direkt kan kopplas till produktivitet, men som ändå faller inom ramen för arbetet, eftersom de i slutändan har en effekt på anläggningsbranschen genom att vara förutsättningsskapande. Ett exempel på detta är arbetet med förbättrad intern framförhållning, som har lett till att Trafikverket kan skapa bättre förutsättningar för genomförandet av investerings- och underhållsverksamhet. Trafikverket anser att det för närvarande är en relativt utmanande situation på marknaden. Samtidigt som Sverige satsar stora belopp på infrastrukturinvesteringar i olika delar av landet gör även Finland och Norge detsamma, vilket kan innebära en utmaning ur ett resursperspektiv. Det finns även enligt Trafikverket en konstaterad brist på kompetens inom stora delar av anläggningsbranschen. Regeringen bedömer att dessa två områden kan ha en stor påverkan på produktivitetsutvecklingen och att Trafikverket tillsammans med branschen behöver ha stort fokus på detta framöver.

Anläggande av infrastruktur, särskilt järnväg, innebär i allmänhet hanteringar av stora mängder schaktmassor vilket kan vara mycket kostsamt. Regeringen har uppdragit åt Naturvårdsverket att göra en bred översyn av hanteringen av schaktmassor och annat naturligt förekommande material som kan användas för anläggningsändamål. Naturvårdsverket ska bl.a. föreslå vilka ändringar som kan vara lämpliga att vidta för att åstadkomma en förbättrad, kostnadseffektiv hantering av massorna.

Vidare remitterade regeringen i januari 2021 promemorian Ordning och reda på avfallet, som innehåller förslag som syftar till att öka möjligheten för tillsynsmyndigheterna på avfallsområdet att agera mot illegal verksamhet samt att förbättra avfallshanteringen. Promemorian innehåller också förslag som syftar till att göra det enklare för seriösa aktörer att hantera schaktmassor på resurseffektivt sätt och främja en omställning till en giftfri cirkulär ekonomi.

## 8 Finansiering

Investeringar i transportinfrastrukturen för väg och järnväg samt för vissa sjöfartsåtgärder ska som huvudregel finansieras genom anslag. Finansiering i form av trängselskatt, infrastrukturavgift, farledsavgift, medfinansiering och bidrag från EU-budgeten får förekomma efter riksdagens medgivande och bedöms vara aktuellt även under perioden

Prop. 2020/21:151 2022–2033. Luftfartens infrastruktur finansieras främst genom avgifter från användarna av infrastrukturen. Vad gäller de regionala icke-statliga flygplatserna så ansvarar ägarna för finansieringen men det finns vissa möjligheter till statlig medfinansiering i begränsad omfattning.

Trängselskatt tas i dag ut i Stockholms och Göteborgs kommuner med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Överskottet från trängselskatten kommer de berörda länen till godo i form av investeringar i infrastruktur.

Lagen (2014:52) om infrastrukturavgifter på väg gör det möjligt att finansiera nya väginvesteringar med brukaravgifter, s.k. infrastrukturavgifter. Avgifterna kan finansiera återbetalning av lån och direkta kostnader i enlighet med de bestämmelser som anges i lagen. Infrastrukturavgift tas för närvarande ut för passage på bron över Motalaviken på riksväg 50 och bron över Sundsvallsfjärden på väg E4.

Intäkterna från banavgifterna som Trafikverket tar ut utgör ett komplement till den finansiering av kostnader för drift, underhåll och reinvestering av järnvägsinfrastruktur som i övrigt finansieras via anslag.

En god samverkan mellan staten och berörda regioner och kommuner i samband med finansiering och genomförande av stora infrastrukturprojekt är väsentlig. Likaså behövs god samverkan med andra länder i samband med planering, finansiering och genomförande av infrastruktur för gränsöverskridande transporter.

Medfinansiering av byggande av statlig transportinfrastruktur genom bidrag, inklusive förskottering, från kommuner, regioner och företag kan vara ett sätt att åstadkomma effektiva lösningar i transportsystemet. Statliga infrastruktursatsningar bör dock styras utifrån nationella behov på en samhällsekonomiskt rationell grund och inte av enskilda kommuners eller regioners ekonomiska styrka. De transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.

Även bidrag ur EU-budgeten kan delfinansiera vissa infrastrukturinvesteringar. Fonden för ett sammanlänkat Europa är ett finansieringsinstrument som bl.a. ska ge ekonomiskt stöd för genomförandet av det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. Projekt i medlemsstaterna kan efter ansökan beviljas medfinansiering från EU om projektet syftar till att genomföra färdigställandet av nätverket. Beviljade medel till statlig infrastruktur betalas ut till ett konto hos Riksgäldskontoret som disponeras av Trafikverket. Trafikverket får disponera medel på kontot upp till det belopp som riksdagen anvisar genom ett särskilt anslag och tillförs Trafikverket genom det särskilda anslaget. Tilldelningen till svenska projekt har varierat över tid och är beroende av att utlysningstexter ska passa lämpliga aktuella och sökbara projekt. Under de senaste åren har medfinansieringen från EU uppgått till cirka 150 miljoner kronor per år. Medlemsstaterna har beslutat om en ny långtidsbudget för perioden 2021–2027.



## 9 Den fortsatta planeringsprocessen

Den nu gällande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen avser perioden 2018–2029. Den nya nationella planen bör enligt regeringens förslag i denna proposition avse perioden 2022–2033.

Efter riksdagens beslut med anledning av denna proposition fortsätter arbetet med åtgärdsplanering. Den innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen identifieras.

Utifrån föreslagen inriktning och riksdagens beslut om ekonomiska ramar med anledning av denna proposition avser regeringen att besluta om direktiv till Trafikverket om att ta fram förslag till en ny nationell plan för den statliga transportinfrastrukturen samt ge regionerna samt Gotlands kommun förutsättningar för arbetet med att ta fram länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen. Regionerna och Gotlands kommun har en viktig roll i arbetet med transportsystemet genom sitt ansvar för regional utveckling och genom sitt ansvar för att upprätta länsplaner för regional infrastruktur.

Efter att Trafikverket redovisat sitt planförslag kommer en bred remittering av förslaget att göras. Efter remitteringen av Trafikverkets planförslag fastställer regeringen den nationella planen och de definitiva ekonomiska ramarna för länsplanerna. Detta beräknas ske under 2022. Därefter fastställer regionerna länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen.

## 10 Förväntade effekter och konsekvenser

Regeringens politik inom transportområdet ska bidra till att det övergripande transportpolitiska målet, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet, och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Den inriktning och de ekonomiska ramar för infrastrukturplaneringen som föreslås i denna proposition är en viktig del av regeringens politik inom transportområdet. Förslaget förväntas, när den trafikslagsövergripande nationella planen för transportinfrastruktur samt länsplanerna har fastställts och genomförts, bidra till att riksdagens och regeringens mål nås. Genom förslagen i den här propositionen förbättras förutsättningarna att leva och arbeta i hela landet. Både gles- och landsbygder, tätorter och städer ska kunna utvecklas. Därför fortsätter regeringen att bygga och upprusta Sveriges transportinfrastruktur. Genom regeringens beslut om den nu gällande nationella planen genomförs den största järnvägssatsningen i modern tid, liksom satsningar på bättre farleder för sjöfarten. Kombinationen av satsningar på underhåll av vägar och järnvägar, för en mer robust transportinfrastruktur och av nya investeringar

Prop. 2020/21:151 som föreslås i denna proposition, bidrar till att näringslivets konkurrenskraft fortsatt kan stärkas. Att på ett hållbart sätt förbättra tillgängligheten, genom att underlätta möjligheterna till pendling med bl.a. kollektivtrafik, möjliggör att utveckla väl sammanbundna och större funktionella regioner. Åtgärder inom stadsmiljöavtalen bidrar till hållbar stadsutveckling och åtgärder som underlättar för cykling kan ha en positiv effekt på folkhälsan. Bättre förutsättningar för ökad rörlighet kan bl.a. ge en bättre matchning av utbud och efterfrågan på arbetskraft samt en mer differentierad och dynamisk arbetsmarknad. Sverige är världsledande inom trafiksäkerhet. I propositionen framhålls hur satsningar på tillgänglighet och trafiksäkerhet kan gå hand i hand och att tillgängligheten i hela landet, med rätt insatser, kan öka utan att det görs avkall på trafiksäkerheten. Förslagen i propositionen lägger grunden för att i den kommande nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen integrera hållbarhetsaspekter genom att beakta sociala, miljömässiga och ekonomiska effekter och därmed också minska klyftorna i samhället och uppnå det övergripande jämställdhetspolitiska målet om att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv.

Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och senast år 2045 inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären. Det innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn. Målet innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Inriktningen och ramarna för infrastrukturplaneringen enligt propositionen väger också in långsiktiga perspektiv på samhällsbyggande och -planering, där infrastrukturplanering är en del, vilket bidrar till Sveriges möjligheter att nå klimatmålen.

Inriktningen i den här propositionen syftar till att främja Sveriges ekonomi genom att främja ett mer konkurrenskraftigt och innovativt näringsliv. För att säkra en god ekonomisk utveckling, framtida välfärd och en god välfärd, som kommer hela landet till del, krävs en politik som prioriterar jobb och företagande och främjar näringslivets hållbara omställning och konkurrenskraft. Investeringar i infrastruktur är ett effektivt sätt att stimulera ekonomin och samtidigt förbättra tillgängligheten och skapa förutsättningar för företagande och arbetstillfällen i hela Sverige. Att förvalta befintliga vägar och järnvägar och att utveckla och bygga ny infrastruktur, bidrar till en grön omstart ut ur den pågående pandemin. Det bidrar också till en omställning av samhället och ger goda effekter på samhällsutvecklingen såväl på kort som lång sikt. Samtidigt behövs en öppenhet för ett eventuellt behov av anpassning inför de mycket osäkra långsiktiga effekter som pandemin kan ha på transportefterfrågan.

Efter riksdagens beslut med anledning av denna proposition avser regeringen att uppdraga åt Trafikverket att genomföra ett fortsatt utrednings- och prioriteringsarbete. Det ska resultera i ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Inom ramen för arbetet med den nationella planen kommer effekterna av planförslaget att beskrivas. Regeringen avser därefter att

redovisa en effektbedömning för den nationella planen för perioden 2022– 2033 i en skrivelse till riksdagen. Prop. 2020/21:151

## Förteckning över remissinstanserna

Följande remissinstanser har inkommit med yttranden över Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022–2033 och 2022–2037.

2030-sekretariatet, Arbetsgivarverket, BIL Sweden, Botniska korridoren, Boverket, Byggföretagen, Cykelfrämjandet, DHR: Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Fackförbundet SEKO, Folkhälsomyndigheten, Fotgängarnas förening, Föreningen Svenska järnvägsfrämjandet, Föreningen Sveriges järnvägsentreprenörer, Företagarna, Försvarsmakten, Greenpeace, Gröna Bilister, Handelskammaren i Jönköpings län, Handelskammaren Mittsverige, Handelskammaren Mälardalen, Handelskammaren Värmland, Havs- och vattenmyndigheten, Innovationsföretagen, IQ Samhällsbyggnad, Jordens Vänner, Järnhuset, Järnvägshistoriska Riksförbundet, KAK Kungliga automobilklubben, Kemikalieinspektionen, Konjunkturinstitutet, Kustbevakningen, Lantmäteriet, LO, Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Blekinge län, Länsstyrelsen i Dalarnas län, Länsstyrelsen i Gotlands län, Länsstyrelsen i Gävleborgs län, Länsstyrelsen i Hallands län, Länsstyrelsen i Jämtlands län, Länsstyrelsen i Jönköpings län, Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Kronobergs län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, Länsstyrelsen i Skåne län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Länsstyrelsen i Uppsala län, Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länsstyrelsen i Västernorrlands län, Länsstyrelsen i Västmanlands län, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Örebro län, Länsstyrelsen i Östergötlands län, Mellansvenska handelskammaren, MHF - Motorförarnas Helnykterhetsförbund, Museibanornas Riksorganisation, Myndigheten för delaktighet, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Mälardalsrådet, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket, Norrbotniabanegruppen, Norrbottens Handelskammare, NTF Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Nya ostkustbanan, Näringslivets transportråd, Nätverket för Jämställdhet i transportsektorn, Polismyndigheten, Post- och telestyrelsen, Region Blekinge, Region Dalarna, Region Gotland, Region Gävleborg, Region Halland, Region Jämtland/Härjedalen, Region Jönköpings, Region Kalmar, Region Kronoberg, Region Norrbotten, Region Skåne, Region Stockholm, Region Sörmland, Region Uppsala län, Region Värmland, Region Västerbotten, Region Västernorrland, Region Västmanland, Region Örebro län, Region Östergötland, Resenärsforum, Riksantikvarieämbetet, Riksförbundet enskilda vägar (REV), Riksförbundet M Sverige, Sametinget, Samhällsbyggarna, Samtrafiken, Sjöfartsverket, Skogsindustrierna, Skogsstyrelsen, Skärgårdens Riksförbund, Statens energimyndighet, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Statskontoret, Stockholms handelskammare, Swedavia AB, Swedtrain, Svemin, Svensk Cykling, Svensk Handel, Svensk kollektivtrafik, Svensk sjöfart, Svenska Cykelstäder, svenska samernas riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Svenska Turistföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Kommuner och Regioner,

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, Sveriges Motorcyklister, Sveriges Åkeriföretag, Sydsvenska Industri & Handelskammaren, Tillväxtanalys, Tillväxtverket, Trafikanalys, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Tullverket, Tågföretagen, Verket för innovationssystem, Världsnaturfonden WWF, Västerbottens Handelskammare, Västra Götalandsregionen, Västsvenska Handelskammaren och Östsvenska Handelskammaren.

Affärsverket svenska kraftnät, Bilspportförbundet, Ekologiska lantbrukarna, Fackförbundet ST, FMCK Frivilliga motorcykelkåren, Fossilfritt Sverige, Friluftsförbundet, Funktionsrätt Sverige, Fältbiologerna, Handelskammaren i Uppsala län, Infraweden KTH (strategisk innovations plattform), Institutet för framtidsstudier, ITS Sweden, Kungliga Svenska Seglarsällskapet, Lantmännens riksförbund, Maritimt forum, Nationella godstransportrådet, Rese- och turistnäringsen i Sverige, Riksidrottsförbundet, SACO, Statens geotekniska institut, Statens jordbruksverk, Svensk Turism, Svenska Handelskammarförbundet, Svenska Jägareförbundet, Svenska Motorvagnsklubben, Svenska petroleum och biomedel institutet SPBI, Svenska Privatvagnföreningen, Svenska Regionala Flygplatser, Svenska Taxiförbundet, Svenskt Flyg, Sveriges Hamnar, Sveriges skeppsmäklareförening, Synskadades Riksförbund och TCO har beretts tillfälle men inte inkommit med något yttrande.

Därutöver har AB Volvo, Advokatfirman Björn Rosengren HB, Arbetsförmedlingen i Norrbotten, Arena Huddinge, Arlandaregionen, Baltic-Link Association, BioDriv Öst, Bjurholms kommun. Bodens kommun, Bollnäs, Ljusdals, Ovanåkers och Ockelbos kommuner, Cancerfonden, Centerpartiet Dalarna, Copenhagen Malmö Port, Drivkraft Sverige, E22 AB, Energigas Sverige, Fjärde Tankesmedjan, Föreningen Blå Vägen, Företagarna Gällivare, Godstransportrådet i Småland, Greater Copenhagen, Green Cargo AB, Göteborgs Hamn, Haparanda kommun, Hector Rail AB, Holmen skog AB, Huddinge kommun, IF Metall, Infram, Jernbanedirektoratet, Jernhusen AB, Jernkontoret, Järnvägsföreningen i Lerum, Kalix kommun, Klimatkommunerna, Klimatriksdagen, Knivsta kommun, Landskrona kommun, Lantbrukarnas Riksförbund, Lastfordonsgruppen, Lighthouse, Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag , Luleå kommun bolagskoncern, Luleå kommun, Maskinentreprenörerna Sverige AB, Miljögruppen Havsörn, MRF –Motorbranschens riksförbund, MTR Nordic AB, Nacka kommun, Naturskyddsföreningen i Örnsköldsvik, Nordmalings kommun, Norrbottens Kommuner, Norrbotniabanan AB, Northvolt AB, Nykvarns kommun, Oskarshamn kommun, Oslo-Stockholm 2.55, Partnerskapet Atlantbanan, Perfect Track, Piteå kommun, Regionsamverkan Sydsverige, Saab AB, Scania CV AB, SFSA Holding KB, SJ AB, Skandinaviska Vägmarkeringsföreningen (SVMF), Skanska Sverige AB, Skellefteå kommun, SSAB, Stadsutvecklarna i Värtahamnen AB, Stambanan.com, Stockholm Nordost, Stockholms kommun, STR Service AB, Svea Kanals vänner, Swedish Lapland Visitors Board, Svensk Pilotförening - Flygsäkerhetskommittén, Sveriges Trafikutbildares Riksförbund, Södertälje kommun, Södertörnskommunerna, Teknikföretagen, Tillväxberedningen Norrbotten, Trelleborgs Hamn AB, Trelleborgs kommun, Tyresö kommun, Täby kommun, Umeå kommun, Uppsala

Prop. 2020/21:151 kommun, Vallentuna kommun, Vindelns kommun, Vision Finnslätten,  
Bilaga Vännäs kommun, Västerviks kommun, Västerås kommun, Västra  
stambanegruppen, Åre kommun, Örebro kommun, Örensköldsviks  
Industrigrupp, Örensköldsviks kommun, Östersunds kommun och  
Österåkers kommun samt en enskild person inkommit med synpunkter.

## Infrastrukturdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 15 april 2021

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Bolund, Johansson, Baylan, Hultqvist, Damberg, Shekarabi, Ygeman, Ekström, Eneroth, Dahlgren, Nilsson, Ernkrans, Lindhagen, Lind, Hallberg, Nordmark, Micko, Stenevi, Olsson Fridh

Föredragande: statsrådet Eneroth

---

Regeringen beslutar proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige