

Datum  
2022-02-28

Vår referens  
Magnus Höj

Ert ärendenr:  
TRV 2021/79143

Regeringskansliet  
Infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Remissvar: Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Innovationsföretagen tackar för möjligheten att lämna remissvar på nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, rapport 2021:186.

Innovationsföretagen samlar 800 företag inom den kunskapsintensiva tjänstesektorn, med fokus på ingenjers- och arkitektkunnande. Många företag i vårt förbund bistår Trafikverket och andra infrastrukturaktörer med rådgivning, planering och beslutsunderlag för att både på lång och kort sikt stärka transportinfrastrukturens kvalitet, effektivitet och bidrag till klimatmålen.

### Innovationsföretagens synpunkter

- Trafikverket bör få en uttalad uppgift att nyttja upphandlingar till att bidra till klimatmålen.
- Transportsystemet i sin helhet måste bli ett tydligare verktyg för klimatarbetet.
- Planen måste i större utsträckning ta hänsyn till nya res- och transportmönster samt förändringar drivet av digitalisering och pandemins effekter.
- Nya stambanor behövs för att stärka järnvägens kapacitet, men behöver hanteras i särskild ordning för att inte äventyra underhåll och nya projekt inom den befintliga infrastrukturen.

### Hållbarhet i fokus

För förbundets medlemmar är hållbarhetsfrågorna ytterst centrala. Transportinfrastrukturen har en stor möjlighet att vara en viktig, kanske avgörande, kraft i det nationella hållbarhetsarbetet.

Utsläppen från transportsektorn måste minska betydligt snabbare än hittills för att klara klimatmålen. Minskning av utsläppen enligt gällande klimatmål förutsätter en omställning av transportsystemet.

Det hade varit önskvärt om Trafikverkets planförslag i än högre grad präglats av tilltro till att det går att skapa högre transporteffektivitet än i dagsläget och med detta även en tydligare koppling till den näringspolitiska dimensionen och hur de privata krafterna i högre grad kan bidra till en positiv utveckling gällande

transporter. Förbättrad transporteffektivitet medverkar till hela landets möjligheter att uppnå klimatmålen. Nya lösningar och angreppssätt behövs för att bidra till överflyttning av transporter från väg till järnväg och fartygstrafik samt för att ta fram intermodala transportlösningar, som kan underlätta för trafikslagen att samverka. Effektivare transporter i kombination med de bidrag som näringslivet kan lämna, samt verktygen för att optimera dem, har stor potential att skapa positiva värden.

Innovationsföretagen stöder ambitionen att vårda och utveckla redan befintlig infrastruktur. Det är klokt ur flera perspektiv, men inte minst ur ett hållbarhetsperspektiv. Den befintliga anläggningen behöver vårdas och stärkas. Innovationsföretagen stödjer Trafikverkets förslag i detta avseende, även om den underhållsskuld som redan finns borde hanteras ännu kraftfullare.

Men det behöver göras mer och nya kloka investeringar krävs för att komma längre i klimatarbetet. Det är avgörande att vår nationella transportinfrastruktur aktivt och kraftfullt bidrar till den nödvändiga klimatomställning som samhället måste genomgå. I synnerhet Trafikverket, som en helt central myndighet inom infrastrukturuområdet, måste bli en progressiv och modig aktör för att verka för en tydlig och kraftfull omställning, där innovation är ett centralt verktyg.

Dessvärre bedömer vi att ambitionsnivån i den nationella planen är för låg. Innovationsföretagen menar att den nationella planen borde vara betydligt mer offensiv i hållbarhetsarbetet. Inte minst i samband med sina upphandlingar bör Trafikverket kunna vara mycket mer kraftfull.

Innovationsföretagen vill att Trafikverket i samband med upphandlingar ställer tydliga krav på att nya projekt i transportsystemet ska bidra till klimatnytta. Trafikverket bör ställa klimatkrav i sina upphandlingar.

Men transportsystemet i stort måste självfallet också bidra till klimatomställningen. Politiken med sina myndigheter har en möjlighet att stärka hela den förändringen. Vägtransporter genomgår just nu en snabb omställning mot elektrifiering. Det är angeläget att Trafikverket får i uppgift att väga in hela transportsystemets klimatpåverkan, så att investeringar och insatser får maximal effekt.

Innovationsföretagen föreslår även att Trafikverket får i uppdrag att analysera och inkludera förslag till åtgärder som verket anser att andra aktörer behöver göra (exempelvis styrmedel, regleringar och upphandlad trafik) för att transportsystemet ska bidra ytterligare till klimatomställningen.

Transportinfrastrukturen måste vara långsiktigt hållbar. Dock är frågorna om hållbarhet och teknikutveckling sådana att förutsättningarna för systemet ändras ständigt och i allt snabbare takt. Även pandemin har visat att förutsättningarna för infrastrukturen på relativt kort tid kan ändras. Det är därför angeläget att Trafikverket har möjlighet att under planperiodens gång göra omprioriteringar för att ännu snabbare kunna nyttja modern teknik och nya beteenden för att stärka klimatnyttan.

## **Innovation**

För att minska klimatpåverkan krävs en stor omställning som kräver innovativa inslag i alla projekt. Investeringsvolymer för vare projekt måste inrymma den

omställning som krävs för att uppnå de långsiktiga klimatmålen. Innovation och nytänkande behövs för att lyckas med detta.

Trafikverket konstaterar i sitt förslag att det behövs forskning och innovation som stödjer snabbare utrullning av elektrifieringslösningar i transportsystemet, i synnerhet inom sjöfart och luftfart, med bäring på ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur. Konkreta planer för elektrifieringssatsningar på väg- och järnväg redogörs även för i dokumentet. Detta dock medan potentialen utelämnas för hur innovativ teknik som exempelvis elflyg kan få en roll i transportsystemet. Elektrisk luftfart torde ha potential att minska miljöpåverkan kopplat till trafikeringen på de regionala (icke statliga) flygplatser som Trafikverket idag har ett utpekat driftbidragsansvar för.

Digitalisering och innovation kan redan idag, och än mer på sikt, sägas kunna medföra långtgående nyttor för transportsystem och samhälle, varför det är av yttersta vikt att hög prioritet ges åt digitaliseringens möjligheter och konsekvenser då den har beröringspunkter till såväl miljö, människors livsvillkor som landets konkurrenskraft.

Även pandemin har skapat nya förutsättningar för hur vi reser, bor, arbetar och handlar. Även om det ännu är för tidigt att veta säkert hur nya resmönster kommer att bli måste planeringen ta hänsyn till dessa förändringar som eventuellt kan få stora konsekvenser.

Det är också viktigt att planen tar höjd för den snabba teknikutvecklingen som sker specifikt inom fordonsbranschen. Elektrifierade och på sikt även självkörande fordon kommer ställa andra krav på väginfrastrukturen. En elektrifiering av hela fordonsflottan kommer även ändra synsättet på hållbarheten av fordonstransporter. Trafikverket behöver göra ännu mer för att skapa förutsättningar för denna omställning.

Utöver detta måste Trafikverket bidra ytterligare till att främja innovation och nytänkande, inte minst i samspel med näringsliv och akademi. Näringslivet – inte minst medlemmar inom Innovationsföretagen – utgör en kraft för innovation som inte nyttjas till fullo. Det leder till onödigt konservativa lösningar som inte ger maximal effekt – exempelvis avseende hållbarhet.

## **Nya stambanor**

Investeringen i ny järnvägsinfrastruktur och en förstärkning av landets stambanor innebär en ökad satsning på järnvägen som transportslag.

Tillgängligheten för människor och verksamheter i hela landet måste utvecklas samtidigt som klimatmålen nås. Innovationsföretagen delar uppfattningen att klimatutmaningen, vad gäller transportsektorns område, till stor del måste hanteras genom åtgärder inom vägtrafiken, men även med en övergång till elektrifierade vägtransporter har järnvägen en överlägsen energieffektivitet samtidigt som järnvägen kan bidra till en strukturell regionförstoring och effektiva godstransporter. I synnerhet är utbyggnaden av järnvägsinfrastruktur ett sätt att förbereda landet på en situation där klimatpåverkande utsläpp måste beskattas mycket kraftigare än i dag alternativt regleras hårt.

Samtidigt innebär byggande av järnväg en klimatskuld. En konsekvens är därför att järnvägen bör byggas ut snabbt i stråk med goda förutsättningar för både omfattande gods- och persontrafik. Det skapar de bästa förutsättningarna att snabbt kompensera för utsläppen och reducera klimatpåverkan genom tågtrafiken på de nya eller utvecklade banorna.

Även med ambitiösa och positiva mål för att reducera utsläppen av koldioxid vid själva anläggandet kommer de nya stambanorna att ge försämrade möjligheter att nå klimatmålen, då de inte bedöms stå färdiga förrän år 2045. Detta är något som följer av de direktiv som regeringen ger Trafikverket, men det är märkligt att konsekvenserna inte beskrivs tydligare i förslaget till nationell plan.

Innovationsföretagen är också orolig för att denna stora investering som en del av Trafikverkets ordinarie anslagsram kan skapa svåra konflikter mellan olika intressen. Det är inte otänkbart att ett projekt av denna storlek möter oväntade svårigheter och nya förutsättningar, vilket kan äventyra andra viktiga investeringar i andra projekt.

Det finns därför starka skäl att överväga att lägga investeringen i nya stambanor utanför Trafikverkets ram.

Ett ytterligare skäl för att en sådan lösning är möjligheten att pröva nya, innovativa tekniska lösningar, innovativa arbetssätt och kreativa former för upphandling och samverkan med näringslivet.

Innovationsföretagen står självfallet till Infrastrukturdepartementets förfogande för förtydliganden och fortsatt dialog.

28 februari 2022



Magnus Höj  
Förbundsdirektör