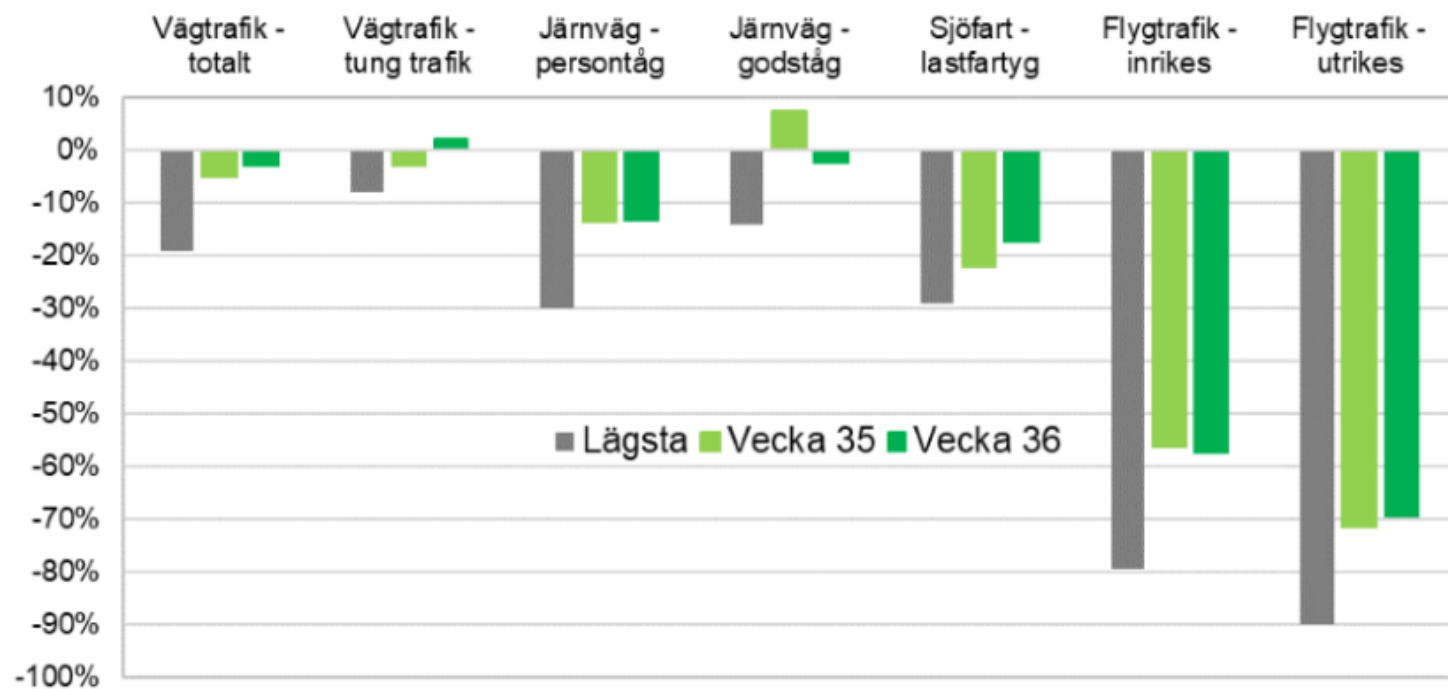


# Infrastrukturpolitik på nationell nivå

## Transportläget – vecka 36 år 2020 (31 augusti – 6 september)



Figur 1. Trafik per trafikslag, förändring av trafikvolym i procent under en vecka 2020 jämförd med motsvarande vecka 2019. Veckan med "lägsta" notering avser en vecka 18–36 2020 då nedgången var som störst. Veckan med lägsta notering varierar mellan trafikslag. \*

Källa: Se Källor och definitioner.

Anm: Vägtrafik ovan avser enbart det statliga vägnätet.

För vecka 36 2020 märks följande skillnader jämfört med motsvarande vecka föregående år:

- Vägtrafiken totalt på det *statliga* vägnätet minskade med 3 procent (statistiskt säkerställd nedgång) medan tung trafik ökade med 2 procent (ej statistiskt säkerställd).
- På järnvägarna minskade persontågstrafiken med 13 procent medan godstågstrafiken minskade med 2 procent.
- Sjöfarten mätt i antal anlöp till 40 hamnar minskade med 17 procent för lastfartyg.
- Antal inrikes flygningar minskade med 57 procent och antal utrikes flygningar till och från Sverige minskade med 69 procent.

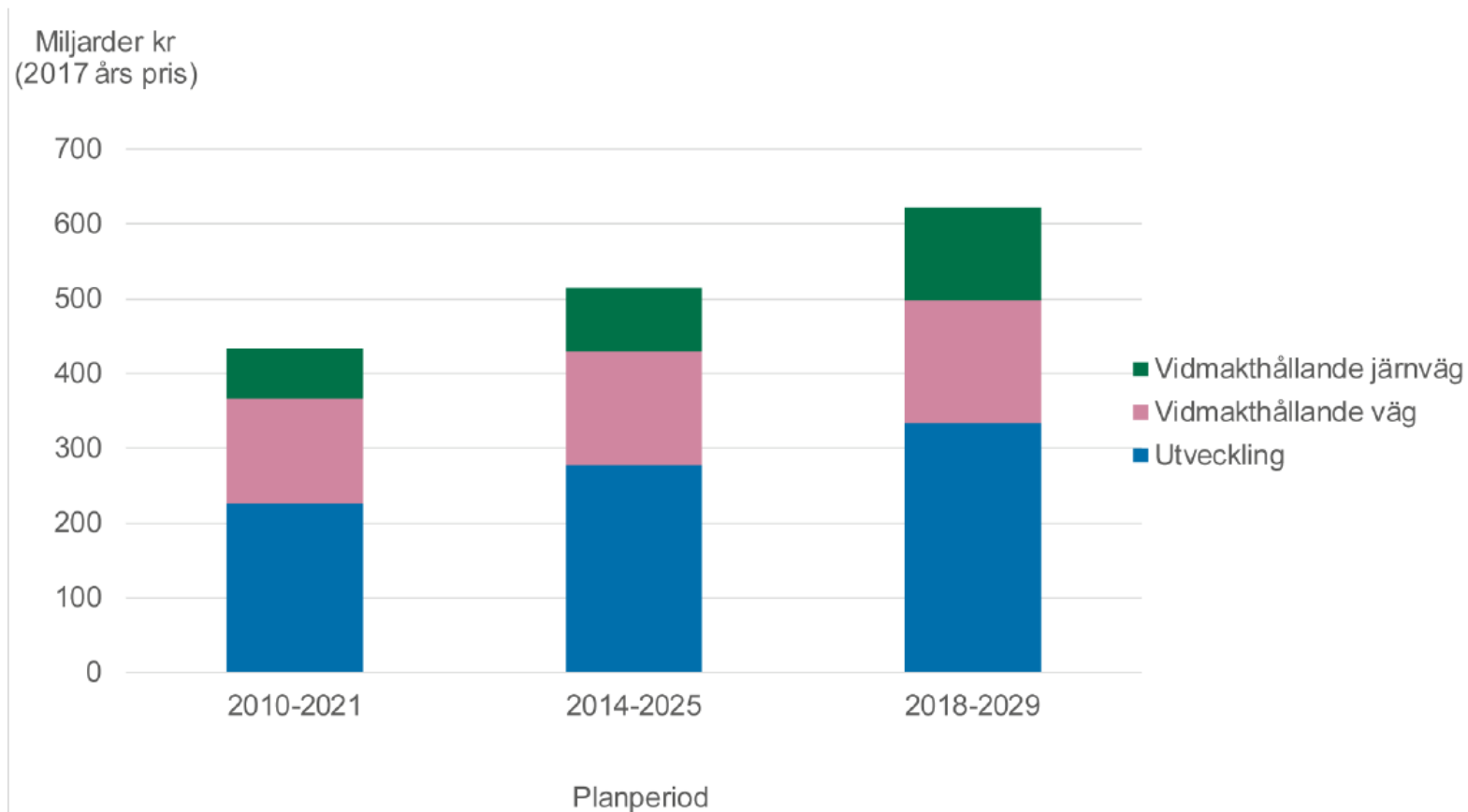
# Vad är en nationell plan?

- Oftast 12-årig
- Trafikslagsövergripande
- Vidmakthållande och utveckling
- Namngivna investeringar omfattar investeringar i statliga vägar och järnvägar som har en beräknad totalkostnad över 100 miljoner kronor

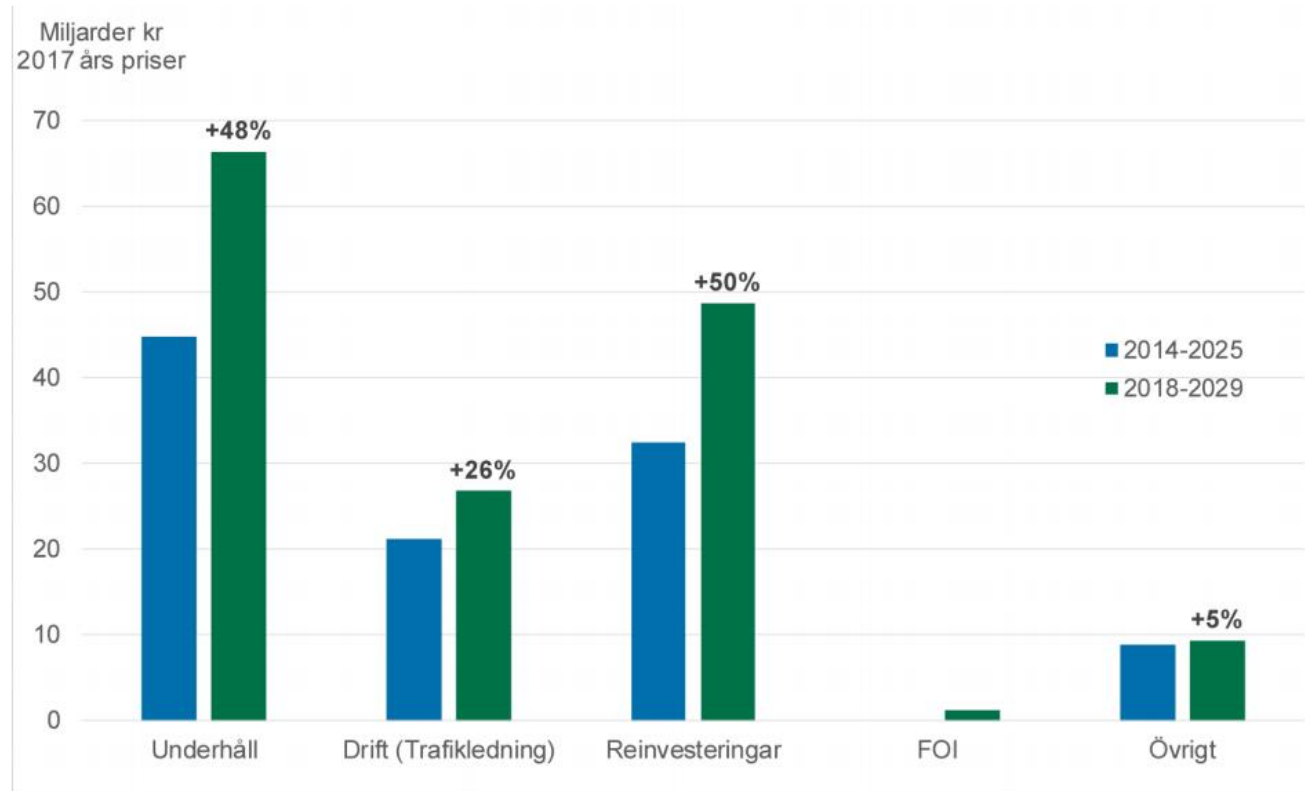
# Nationell plan 2018-2029

- **Över 700 miljarder till infrastruktur de kommande 12 åren.**
- **47 procent mer till järnvägsunderhåll.**
- **148 miljarder till ny järnväg.**
- **32 procent mer till att bygga ny järnvägar.**
- **5,1 miljarder i investeringar i farleder och slussar för sjöfart.**
- **Rekordlåg andel till väg.**
- **77 procent av nya investeringar går till järnväg.**

# Största järnvägssatsningen i modern tid



# Tåg i tid



# Nationell plan - process

## INRIKTNINGSPLANERING

Analyser

Infrastruktur-  
proposition

Riksdags-  
beslut

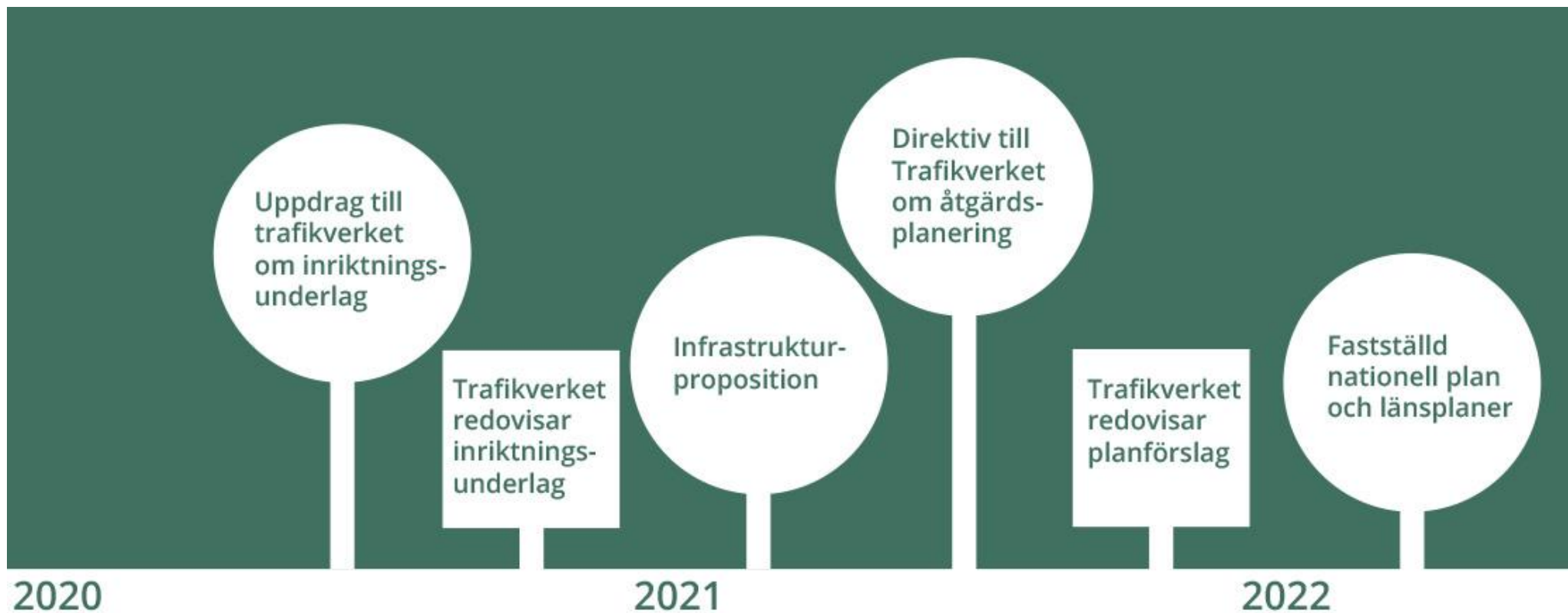
## ÅTGÄRDSPLANERING

Uppdrag att  
upprätta planer

Plan-  
förslag

Fastställande  
av planer

Genom-  
förande



Regeringskansliet



# Uppdraget att ta fram inriktningsunderlag - övergripande

- Två alternativa planperioder 2022–2033 och 2022–2037.
- Det övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål nås.
- Klimatomställningen ska genomsyra politiken. Klimatmålen ska nås. Därför är klimatmålen även en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen.

# Förtydliganden om klimat

- 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.**
- 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.**
- Målet att Sverige 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp, innebär att **växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. För att transportsektorn ska bidra till nettonollutsläpp 2045 går det inte att styra ensidigt mot målet till 2030.**

# Överflyttning

- En politik som siktar mot 2045 behöver på ett tydligare sätt **väga in långsiktiga perspektiv om ökad transporteffektivitet**, så som planering av bostäder, bebyggelse och infrastruktur.
- Utöver det behöver förutsättningar skapas för en snabb **elektrifiering av transporter och överflyttning av transporter till energi- och klimateffektiva transportsätt**.

# Steg 1 och 2

- Ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen, samt de av riksdagen fastställda transportpolitiska principerna, ska vara vägledande för Trafikverkets genomförande av uppdraget.  
**Trafikverket har möjlighet att med finansiering från den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen och länsplanerna genomföra vissa steg 1 och steg 2- åtgärder i infrastrukturen.**  
**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).**

# Ytterligare styrmedel

- 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 år 2030 jämfört med år 2010 och bidrar till att Sverige senast år 2045 inte har några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.** Detta innebär också att de samhällsekonomiska kalkylerna ska beräknas utifrån ett trafikarbete som är förenligt med detta scenario. Med ytterligare åtgärder avses här åtgärder som till sin karaktär inte omfattas i nationell plan för transportinfrastruktur. De ytterligare styrmedel och åtgärder som antas för att nå klimatmålen förutsätts ta rimlig hänsyn till möjligheterna att nå andra samhällsmål.

- Trafikverkets inriktningsunderlag ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den **30 oktober 2020**.
- Trafikverket ska samtidigt remittera redovisningen till berörda remissinstanser.
- Av remisskrivelsen ska framgå att remissyttrandena ska lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den **29 januari 2021**.

# Trafikverkets utgångspunkter från föregående plan utöver regeringens uppdrag

- Andra prioriteringsgrunder är:
  - kopplingen till prioriterade brister (se kapitel 3 och 11)
  - planeringsmognad
  - prioritering utifrån ett regionalt perspektiv i exempelvis regionala systemanalyser
  - nationell betydelse, till exempel systemaspekter
  - fördelning över landet
  - lösningsalternativens kostnad i relation till tillgängliga medel.

# Uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg

- Trafikverket ska **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. En utgångspunkt är att alternativen ska **ge korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg samt öka kapaciteten för person- och godståg i den totala järnvägsanläggningen.**



- Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2021.

# Gröna utgångspunkter

- Valmanifestet: Binda ihop Sverige med tåg som går i tid – vi vill bygga banor för höghastighetståg samt rusta upp och bygga ut järnvägen i hela landet.
- Tågvisionen  
[https://www.mp.se/sites/default/files/miljopartiets\\_tagvision.pdf](https://www.mp.se/sites/default/files/miljopartiets_tagvision.pdf)

# Miljöpartiets klimattfärdplan

- Infrastrukturen ska bidra till att Sverige når klimatmålen. Vi anser därför att miljö kvalitetsmålen, i synnerhet målet om begränsad klimatpåverkan, ska vara styrande för infrastrukturplaneringen.
- Vi föreslår backcasting, det vill säga att målen och visionen ska vara styrande istället för att som idag utgå från prognoser av hur mycket t.ex. vägtrafiken kommer att öka. I praktiken innebär det en planering för en minskad volym flyg- och vägtrafik för att klimatmålen ska nås.