



Er ref/dnr: LI2025/01587

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 19 december 2025

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Synpunkter

Naturskyddsföreningen anser att miljö- och klimatomställningen ska genomsyra hela politiken och att de 1200 miljarder kronor som planeras att investeras i infrastruktur de kommande tolv åren ska användas för att skapa en mer energi-, transport- och resurseffektiv samhällsstruktur. Transportsektorn står för en betydande del av Sveriges klimatpåverkan, och vi är just nu på väg att missa klimatmålen. När så stora offentliga investeringar görs i att bygga framtidens infrastruktur måste det ske med utgångspunkt att miljö- och klimatmålen ska nås på både kort och lång sikt.

Naturskyddsföreningen konstaterar att förslaget till nationell plan inte ger ett tillfredsställande svar på transportinfrastrukturplaneringens bidrag till miljö- och klimatomställningen.

Specifikt om de bakomliggande resonemangen

- Transporteffektivisering. En stor förbättring jämfört med förra förslaget till nationell plan är att Trafikverket i underlagsmaterialet nu ansluter sig till den allmänt använda definition av transporteffektivisering som innebär att förbättra systemet och underlätta omställningen genom att antingen effektivisera bort transporter eller flytta över dem till mer energi- och resurseffektiva trafikslag. Vi saknar dock i förslaget till nationell plan ett förslag till en sammanhållen strategi där olika åtgärder förstärker nyttan hos varandra. Transporteffektivisering kommer att vara helt nödvändig för att klara klimat- och energiomställning. Vi bedömer att det finns en stor potential i att effektivisera bort transporter på sätt som värnar god tillgänglighet. Detta har tidigare konstaterats av Trafikverket och flera andra myndigheter i uppdraget SOFT (samordningsuppdraget för omställning till fossilfrihet i transportsektorn) och i den förra inriktningsplanens avsnitt om *En bredare transportplanering*. De åtgärder som redovisats i de båda sammanhangen har även framförts till såväl Trafikverket som

regeringen vid åtskilliga andra tillfällen och förtjänar att kunna genomföras och finansieras genom samma anslag som infrastrukturåtgärder.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att upprätta en samlad och ambitiös strategi för transporteffektivisering där nationell plan för infrastrukturen bör vara en självklar del.

- **Elektrifiering.** Vi delar Trafikverkets bedömning att elektrifiering har en mycket viktig roll i transportsektorns omställning, bland annat eftersom hållbara biobränslen är begränsade. Vi ser en mycket stor nytta med en elektrifiering både för att minska direkta utsläpp från fordonen och för att använda energin effektivare. Genom satsningar på elektrifiering, i kombination med en gynnsam prisutveckling för elbilar, kan den helt nödvändiga utvecklingen snabbas på. Det kräver en beredskap vad gäller tillgänglig laddinfrastruktur och nätkapacitet. För att laddinfrastrukturen ska täcka hela landet anser vi att det offentliga bör vara delaktigt i utbyggnaden. Vi vill betona att elektrifiering är en pusselbit av transportsektorns omställning, men utan andra åtgärder för transporteffektivitet blir också ett elektrifierat transportsystem ohållbart.
- **Biodrivmedel.** Naturskyddsföreningen ser positivt på att även fortsatt använda reduktionsplikten, som hittills uppfyllts genom inblandning av biodrivmedel, som ett styrmedel för minskad klimatpåverkan. Vi vill dock varna för att lägga allt för stora förhoppningar på ett ökat uttag av biomassa på grund av negativa effekter på ekosystem och begränsad klimatnytta. Användning av biodrivmedel måste rymmas inom hållbara ramar. Hållbarhetskraven för biodrivmedel behöver utvecklas för att helt fasa ut användning av råvaror som leder till stora negativa effekter för kolinlagring och biologisk mångfald. För att minska trycket på bioråvaror bör i första hand transporter effektiviseras bort och i andra hand elektrifieras.

Specifikt om de föreslagna åtgärderna

- **Järnväg.** Investeringarna i järnväg har inte motsvarat den stigande efterfrågan på spårburna transporter. Underlaget konstaterar att järnvägstrafiken ökar i snabbare takt än vad kapaciteten byggs ut. År 2045 förväntas stora kapacitetsbegränsningar på viktiga delar av järnvägsnätet, exempelvis på Ostkustbanan. Samtidigt finns en mycket stor underhållsskuld på järnväg.

Naturskyddsföreningen vill se en offensiv satsning på järnväg i hela Sverige. Järnväg har precis som alla andra trafikslag miljöpåverkan som noggrant måste minimeras, men har stora fördelar i form av energieffektivitet särskilt för tunga transporter av gods, och för persontransporter genom en strukturerande effekt på

stadsutvecklingen där spår tenderar att attrahera investeringar i bostäder och verksamheter till transporteffektiva stationsnära lägen. Fördelarna bör ge järnvägen en central roll i framtidens resurseffektiva transportsystem.

Nyinvesteringar: Naturskyddsföreningen är positiv till att bygga nya spår på de platser i Sverige där det är motiverat för att öka kapaciteten och stärka järnvägens konkurrenskraft. Föreningen vill särskilt nämna behovet av att anlägga nya stambanor som knyter samman storstäderna och mellanliggande orter. Vår bedömning är att en dimensionering för hastigheten 250 km/h utgör en lämplig avvägning mellan framkomlighet, miljö- och naturhänsyn.

Underhåll: Naturskyddsföreningen bedömer att återtagandet av underhållsskulden för spårinfrastrukturen bör kunna göras betydligt mer offensivt och omfattande än Trafikverkets återhållsamma övergripande bedömningar. Verket konstaterar själva att det finns möjlighet att genomföra fler åtgärder än vad som ryms i de beräknade ekonomiska ramarna för 2027 och framåt. Föreningen anser det därför som orimligt att den övergripande ambitionsnivån i planen innebär att järnvägarna år 2037 beräknas vara nästan lika slitna som idag eftersom 90 procent av underhållsskulden väntas bestå. Vår bedömning är att offensiva politiska beslut kan öka tempot betydligt i återtagandet av underhållsskulden, med fortsatt hänsyn till befintlig trafik. Föreningen ser med oro på att de lågtrafikerade järnvägarna enligt förslaget ska tillåtas förfalla ytterligare under planperioden. Med tanke på hur utmanande det är att nyanlägga järnväg bör befintlig järnväg behandlas med stor eftertanke, bland annat av beredskapsskäl. Ett talande exempel är Inlandsbanan som gått från att under många år ha varit nedläggningshotad till att nu utgöra en viktig länk vid omledning av trafik vid störningar.

Regionala järnvägar: Det är viktigt att de regionala järnvägarna upprätthåller en god standard, inte minst för att underlätta pendling och en rättvis omställning i hela landet. Regionala järnvägar kan i många fall erbjuda tid i spår för underhåll, vilket är en av många möjligheter till att på totalen kunna utföra mer underhåll.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att genomföra omfattande satsningar på såväl nybyggnation som underhåll av järnväg.

- **Väg.**
Nyinvesteringar: Trafikverket visar tydligt att det kommer att bli en mycket stor utmaning för transportsektorn att nå miljö- och klimatmålen. Detta blir naturligtvis ännu svårare om

väginfrastrukturen byggs ut för att ge plats för ännu mer trafik med tillhörande ännu större energianvändning.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att inte godkänna någon ytterligare utbyggnad av motorvägar och motortrafikleder. Detta är särskilt viktigt i storstadsområdena som har goda förutsättningar att med en genomtänkt planering effektivisera bort transporter och erbjuda goda alternativ till vägtrafik.

Föreningen avråder särskilt starkt från Tvärförbindelse Södertörn i Stockholm. Detta är den i planeringen enskilt mest omfattande satsningen på ny vägkapacitet och skulle motverka en transporteffektiv stadsutveckling och kraftigt gynna utökade vägtransporter och därmed försvåra trafikens miljöanpassning.

Föreningen rekommenderar även att den omdiskuterade Östlig förbindelse i Stockholm, som Trafikverket själva bedömer som "robust olönsam", omedelbart avförs från all framtida planering i stället för att förverkligas och bygga in huvudstaden i bilberoende.

Underhåll: Resurserna till vidmakthållande av väg stiger kraftigt under kommande planperiod och verket räknar med att återta allt eftersatt underhåll av väginfrastrukturen under planperioden.

Naturskyddsföreningen konstaterar att budgeten för underhåll av väg ökar mycket mer än budgeten för underhåll av järnväg.

En stor del av huvudvägnätet uppgraderas också till den högsta bärighetsklassen BK4, vilket öppnar upp vägarna för riktigt tunga lastbilar.

Det sker även en stor ökning av pengar som förmedlas till enskild väghållning.

Naturskyddsföreningen konstaterar att vägsatsningarna kommer att öka vägtrafikens konkurrenskraft gentemot andra trafikslag med tillhörande ökad miljöpåverkan.

- Urbana trafikfrågor. 88 procent av Sveriges befolkning bor i tätorter och urbaniseringen bedöms fortsätta. Det finns idag en stark obalans mellan de omfattande resurser som allokeras för satsningar på transporter *mellan* städer och de små resurser som allokeras för satsningar på transporter *inom* Sveriges växande städer. Detta förvärras av den pågående avvecklingen av de framgångsrika Stadsmiljöavtalen, utan att avtalen ersätts av andra riktade resurser. Den utvärdering av slutförda avtal som presenteras i underlaget visar att resande med gång-, cykel- och kollektivtrafik ökat och biltrafik minskat i samband med satsningarna, med tillhörande positiva miljö- och hälsoeffekter. Kommuner och regioner vittnar i utvärderingen om att åtgärder för hållbart resande kan genomföras tidigare och i större

omfattning tack vare stadsmiljöavtalen. Trafikverkets bedömer att medfinansiering från stadsmiljöavtal har ökat takten i omställningen till ett mer hållbart resande.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att med hänvisning till de bevisat positiva effekterna av avtalen *inte* avveckla utan tvärtom skyndsamt kraftigt utöka medlen för Stadsmiljöavtal.

- Flyg. Flyget har ännu större utmaningar än vägtrafiken att minska sina klimatpåverkande utsläpp. Det finns idag lovvärda satsningar på olika drivmedel och tekniker för att minska klimatpåverkan. Det är också lovvärt att flygets utsläpp av koldioxid nu länkas in i EU:s utsläppshandel fullt ut och att planer finns på att även inkludera höghöjdseffekten, som står för mer än hälften av flygets klimatpåverkan, i utsläppshandeln. Tyvärr visar prognoserna att ingen användning av utsläppsfria tekniker kommer att ta omfattande marknadsandelar de kommande årtiondena vilket gör det ytterst olämpligt att expandera flygets infrastruktur.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att inte godkänna någon ytterligare planering för utbyggnad av flygplatser och att tacka ja till Stockholm Stads förfrågan att få omvandla Bromma flygplats till en blandad attraktiv stadsdel med plats för expanderande befolkning och näringsliv.

Driftsubventioner. De regionala flygplatserna har under mandatperioden fått en kraftig ökning av statliga subventioner till driften.

Naturskyddsföreningen rekommenderar att de klimatskadliga subventionerna till flygplatser avvecklas och att driftkostnaderna i fortsättningen betalas av den som flyger, exempelvis genom att alla flygplatser som anses viktiga inlemmas i Swedavias nationella avgiftsfinansierade budget.

- Gång och cykeltrafik. Enligt beräkningarna i "planförslagets samlade effekter" sker cirka 975 miljoner resor till fots eller med cykel per år vilket motsvarar 26 procent av alla resor inom Sveriges transportsystem. Planförslaget konstaterar att det finns betydande brister i cykelinfrastrukturen mellan tätorter inom pendlingsavstånd. På sträckor där det saknas trafiksäkra vägar för cykling, är staten ofta ansvarig för de bristfälliga delsträckorna. Den höga andelen gång- och cykelresor i kombination med de betydande bristerna motiverar större satsningar än de som föreslås i planen. Det är stor risk att behoven av satsningar faller mellan stolarna när de riktade Stadsmiljöavtalen avskaffas samtidigt som investeringar i bilvägar konkurrerar ut andra satsningar i de regionala planerna. Nu

är det upp till regeringen att fatta beslut som säkerställer att bristerna åtgärdas och att en attraktiv infrastruktur för ökad andel gång och cykelresor skapas.

- Miljökonsekvensbeskrivningen. Den strategiska miljöbedömningen ska bidra till att främja en hållbar utveckling. Naturskyddsföreningen anser att miljökonsekvensbeskrivningen har omfattande brister avseende redovisningen av alternativ (6 kap. 11 § 2 p. miljöbalken) och det så kallade framskrivna nuläget eller nollalternativet (6 kap. 11 § 3 p. miljöbalken). Trafikverket uppger att deras "valda jämförelsealternativ och tillämpning vid bedömning skiljer sig från traditionella miljöbedömningar" samt att "metoden i denna miljöbedömning avviker således från praxis, men är väl motiverad då kopplingen mellan miljöbedömningen och den faktiska planerings- och beslutsprocessen stärks". Naturskyddsföreningen menar att det är uppenbart att denna avvikelse från praxis också utgör en avvikelse från lagens krav. Vidare konstaterar Naturskyddsföreningen att alternativredovisningen och nollalternativet utgör en central del av en miljöbedömning. Om dessa två moment inte genomförs på ett korrekt sätt så förfelas hela processen med den strategiska miljöbedömningen och miljöbedömningen kan därför inte bidra till att främja en hållbar utveckling. Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning lever inte upp till miljöbalkens och EU-rättens krav.

Naturskyddsföreningen rekommenderar att regeringen återförvisar planen till Trafikverket så att en ny miljöbedömning kan tas fram och ett nytt samråd genomföras innan planen antas.

Övriga synpunkter

- Differentierad vägskatt. Det finns en bred enighet om att samhället ska avsluta användningen av fossila bränslen. Många externa effekter som kommer bestå även efter den fossila eran betalas idag schablonmässigt genom drivmedelsskatt men skulle fortsättningsvis kunna tas ut med ökad precision genom en differentierad vägskatt. Det skulle även göra det möjligt med en mer rättvis omställning genom olika skatteuttag för stad och landsbygd. Det finns många synonymer till differentierad vägskatt exempelvis kilometerskatt, vägslitageavgift och avståndsbaserad vägskatt men Naturskyddsföreningen rekommenderar begreppet differentierad vägskatt eftersom begreppet fångar den stora fördel det innebär att kunna anpassa skatten efter syfte och förutsättningar. Sverige har redan implementerat de EU-direktiv som gör reformen juridiskt möjlig.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att införa differentierad vägskatt för såväl lätta som tunga vägfordon för att långsiktigt kunna finansiera infrastrukturen, få precision i

beskattningen av det enskilda fordonet och beskatta externa effekter olika utifrån om de uppstår i stad eller på landsbygd.

- Samhällsekonomiska analyser. Naturskyddsföreningen noterar att samhällsekonomiska analyser utgör en mer central del än någonsin i underlaget, med stark betoning på att objekten prioriteras utifrån bedömd samhällsekonomisk lönsamhet. Naturskyddsföreningen stödjer användandet av samhällsekonomiska analyser eftersom de kan vara nyttiga och motiverade som en del i beslutsunderlaget. Vi vill dock påpeka att analyserna fastställs av en begränsad krets av beslutsfattare med begränsad insyn för allmänheten i processen och med svårigenomträngliga beslutsunderlag. Det ger en betydande risk att kalkylvärdena blir missvisande, vilket bland annat uppmärksammas i kritiken mot de olika restidsvärdena för bil, cykel och kollektivtrafik. Underlaget påpekar också att objektens rangordning utifrån värderingarna "riskerar ge ett intryck av precision". Analyserna måste fullt ut inkludera transportsystemets negativa påverkan på klimat och biologisk mångfald, inklusive långsiktiga irreversibla effekter på samhällen och ekosystem om vi misslyckas med att nå miljömålen.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att ge en internationell expertgrupp i uppdrag att göra en helt oberoende utvärdering av Trafikverkets och ASEK:s samhällsekonomiska analyser. Vid utvärderingen bör allmänheten ges möjlighet till full insyn, få delta i ett remissförfarande och erbjudas en pedagogisk framställning av underlagsmaterialet.

- Inverkan på biologisk mångfald. Transportinfrastruktur påverkar biologisk mångfald på många olika sätt. Vägar och järnvägar medför intrång i naturmiljöer, barriäreffekter, kanteffekter, ändrad hydrologi, fragmentering av landskapet och bidrar till spridning av invasiva arter. Trafiken dödar djur och förorenar omgivningen med buller, ljus och kemikalier. Vägkanter kan påverka positivt genom att utgöra värdefulla biotoper.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att uppdraga åt Trafikverket att införa rutiner för ökat hänsynstagande till biologisk mångfald vid planering, projektering, byggande, drift och underhåll av transportinfrastrukturen. En god vägledning finns i Trafikverkets publikation 2015:210, Transportinfrastrukturens påverkan på biologisk mångfald.

- Åtgärder i steg 1 och 2. Regeringen har förtydligat att Trafikverket har stor handlingsfrihet i att arbeta med steg 1 och 2-åtgärder. Sådana åtgärder innebär att påverka transportmönster (steg 1) och optimera användningen av befintlig infrastruktur (steg 2), för att därmed

begränsa behovet av resurskrävande investeringar i fysisk infrastruktur.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att i betydligt ökad utsträckning finansiera åtgärder i steg 1 och 2, inklusive överföring av resurser mellan olika administrationer.

- Hastigheter. Högre hastigheter ger högre utsläpp och energianvändning och orsakar dessutom stora samhällskostnader genom fler och allvarigare olyckor. Mer än hälften av trafikarbetet överstiger hastighetsgränserna. Här finns stora vinster att göra.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att införa fordonsägaransvar för fortkörning och sträck-ATK med sammanhållen hastighetsmätning över större sammanhängande sträckor. Insatser bör göras för att uppmuntra hastighetssäkrade transportköp. Bashastighet 30 km/h bör införas i tätorter.

- Anpassa trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar. Föreningen är positiv till de förslag till lagändringar för att underlätta för cykeltrafik som framfördes i inriktningsunderlaget till nationell plan, angående högersväng och enkelriktat. Vi vill även se en bredare översyn av regelverket, exempelvis att möjliggöra friliggande statliga cykelvägar.

Naturskyddsföreningen rekommenderar regeringen att ändra den cykelrelaterade lagstiftningen i linje med inriktningsunderlagets förslag och att även göra en bredare översyn, för ett regelverk som uppmuntrar cykling.

Detta remissvar har utarbetats av Jens Forsmark, sakkunnig hållbara transporter vid Naturskyddsföreningens rikskansli.

För Naturskyddsföreningen, Stockholm dag som ovan

Karin Lexén, generalsekreterare