

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

Miljödepartementet  
m.remissvar@regeringskansliet.se  
i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:  
sebastian.axelsson@regeringskansliet.se  
Diariet  
GD-sekreterare  
Webb-och projektstöd

## Svar på remiss gällande Slutbetänkande SOU 2022:21 – Rätt för klimatet

Trafikverket har tagit del av SOU 2022:21 Rätt för klimatet. Trafikverkets remissvar fokuserar på delen av utredningen som berör transporteffektivt samhälle, då övriga delar bedöms ha begränsad relevans för Trafikverkets verksamhet och för transportsektorn. Remissvaret inleds med ett antal övergripande och sammanfattande synpunkter och därefter följer mer detaljerade synpunkter.

### Övergripande och sammanfattande synpunkter

Trafikverket anser att utredningens förslag innehåller brister. Förslagen skulle behöva underbyggas och belysas mer allsidigt, vilket hade höjt legitimiteten i de förslag som har relevans. Förslagen tenderar att bli otydliga och generella (i instruktion och förordningar) när beslut i många fall fattas direkt av regeringen. Trafikverket har inte blivit tillfrågat att komma med inspel under framtagandet av förslagen, vilket är olyckligt då vissa missförstånd eventuellt hade kunnat rätas ut under utredningens framtagande.

Trafikverket bedömer att utredningen överskattar transportinfrastrukturplaneringens betydelse för trafikutvecklingen och det handlingsutrymme som Trafikverket och länsplaneupprättarna har. För att åstadkomma betydande minskningar av trafikarbetet med bil, lastbil och flyg krävs generella styrmedel som ligger utanför Trafikverket och länsplaneupprättarnas mandat (även i det fall Trafikverkets roll skulle breddas till transportsystemplanering). Utredningen problematiserar kring elektrifiering och förnybara drivmedel, men ger inte samma objektiva bild av för- och nackdelarna med åtgärder för en minskad trafik. Det empiriska underlaget angående sådana åtgärders effekter är inte entydigt och därmed relativt svagt.

Trafikverket ställer sig positiva till vidare utredning av ett bredare planeringsuppdrag än endast infrastrukturplanering. Att bredda uppdraget är en mycket omfattande fråga och paralleller kan dras till en återgång till det tidigare sektorsansvaret. Trafikverket har själva inom ramen för Transportplanering 2.0 lyft upp förslag om en bredare ansats i planeringen, dock utan att peka ut hur ansvaret ska fördelas. Genom vissa riktade uppdrag får Trafikverket redan idag ett utökat mandat men vi ser behov av förtydligande om Trafikverkets roll i det bredare transportsystemperspektivet.

Trafikverket ser problem med utredningens definition av transporteffektivitet då definitionen inte tar hänsyn till tillgänglighetseffekter och samhällsnytta relaterad till trafikarbete i en bredare mening. Definitionen medför således att åtgärder som syftar till ökad transporteffektivitet i enskilda fall hamnar i konflikt med målet om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning.

**Trafikverket**  
781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Helen Lindblom**  
Planering  
Direkt: 010 – 123 21 69  
Mobil: 072 – 084 80 90  
Helen.lindblom@trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

Trafikverket avstyrker därmed förslagen som bygger på denna definition. Med en tolkning som relaterar nyttan till insatsen skulle begreppet bli tydligare och då hade Trafikverkets ståndpunkter kunnat vara annorlunda. Trafikverket ser ett behov av att transporteffektivt samhälle ges en tydligare definition då det skulle underlätta såväl Trafikverkets som andra aktörers arbete.

Trafikverket är positiva till utredningens synliggörande av behovet av ett tydligare systemperspektiv i transportplaneringen för att undvika dagens fokus på lokala brister. Många av förslagen innebär dock att mycket av ansvaret för både planering och genomförande av steg 1- och 2-åtgärder kan hamna på statlig nivå. Trafikverket anser att detta ansvar ska ses som en gemensam process, det är inte bara staten som ska identifiera och finansiera åtgärder utan ansvaret ligger också på andra aktörer. Trafikverket tillstyrker delvis förslagen kopplat till stadsmiljöavtal, men har vissa synpunkter och förändringsförslag som beskrivs under detaljerade synpunkter nedan.

Trafikverket håller med utredningen om att explorativa scenarionanalyser är mycket användbara för att diskutera olika inriktningar. Vi avstyrker dock förslaget om att tillämpa en normativ scenariometodik på det sätt utredningen föreslår, som grund för val och dimensionering av åtgärder inom transportplaneringen. Förslaget skulle resultera i att de politiska åtgärdernas effekt på trafikutvecklingen döljs för beslutsfattare, med risk för att beslutsfattare tror att inga nya beslut behöver fattas. Vi behöver prognoser som visar konsekvensen av fattade och aviserade beslut. Däremot välkomnar vi en diskussion om hur basprognosen används utöver det huvudsakliga syftet att utgöra grund för objektsanalyser i nationell plan. Basprognosen ska inte tolkas som en önskvärd utveckling eller ses som en prognos som bör användas i alla sammanhang.

## Detaljerade synpunkter på definitionen av transporteffektivt samhälle och förslag som påverkas av definitionen

Trafikverket anser att transporteffektivitet bör definieras som ett effektivitetsmått och att utredningens tolkning som fokuserar på minskad trafik blir tydligare om den istället benämns ”minskad trafik med bil, lastbil och flyg”. Utredningens definition beaktar inte att transportsystemets funktion är att ge tillgänglighet. Utredningen avfärdar definitioner som bygger på uppnådd tillgänglighet i förhållande till insatt trafikarbete. Argumentet är att: ”Entydiga kvantitativa mått på tillgänglighet och transportnytta saknas vilket innebär att begreppet transporteffektivt samhälle enligt denna tolkning inte går att mäta.” (s. 404). Argumentet saknar referens till den litteratur som finns inom området tillgänglighetsanalys. Med utredningens snäva definition av ett transporteffektivt samhälle kan indikatorn förbättras genom att resandet minskar även om det medför negativa konsekvenser på arbetsmarknaden, företagens konkurrensförutsättningar, hushållens välbefinnande och i slutändan samhällsekonomisk effektivitet.

Trafikverket noterar att utredningen menar att ett transporteffektivt samhälle är ett verktyg för att nå de transportpolitiska målen och inte ett mål i sig. Samtidigt listar utredningen ”transporteffektivt samhälle” bland nu existerande transportpolitiska mål (t.ex. på s.424) och begreppet används i utredningen på ett sätt så att det framstår som ett överordnat mål snarare än ett verktyg.

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

Till följd av invändningarna mot utredningens definition av transporteffektivt samhälle ser vi svårigheter med förslagen som syftar till att inkludera definitionen i olika delar av transportinfrastrukturplaneringen. Införandet av definitionen riskerar att skapa osäkra och svårhanterliga planeringsförutsättningar för Trafikverket då de riskerar att hamna i konflikt med målet om en samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning. Med en definition som utgår från tillgänglighetseffekter och samhällsnytta relaterad till trafikarbete i en bredare mening skulle Trafikverkets ståndpunkter kunnat vara annorlunda.

Mer specifikt avstyrker vi följande förslag med motivering enligt ovan:

- förslag om att införa ett tillägg i 1 § förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur som anger att den nationella planen ska bidra till att de transportpolitiska målen uppnås och, i samma syfte bidra till och passa in i ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.
- förslag att det i 1 § förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket att myndigheten ska verka för ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.
- förslaget om ökat genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen genom att det införs text om att planens inriktning ska bestämmas med utgångspunkt i att Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och i samma syfte bidra till ett transporteffektivt samhälle där trafikarbetet med personbil, lastbil och inrikes flyg minskar.

Trafikverket avstyrker vidare förslaget om att tidigare beslutade infrastrukturprojekt ska omprövas utifrån principen om att trafikarbetet med personbilar, lastbilar och inrikes flyg ska minska. Trafikverket vill poängtera att regeringen redan idag har möjligheter att stoppa beslutade infrastrukturobjekt. Regeringen fattar även beslut om fördelning av medel i nationell plan. I och med att det inte föreligger några hinder för regeringen att stoppa projekt eller ytterligare sänka budgeten för väginvesteringar i nationell plan (som vi tolkar är huvudsyftet med detta förslag) så tillför förslaget liten nytta.

Trafikverket tillstyrker förslaget gällande länsstyrelsernas roll i trafikplaneringen med innebörden att länsstyrelsen under samråds- och granskningsförfarandet i de olika planprocesserna även ska verka för att hålla tillbaka transportefterfrågan och skapa förutsättningar för en effektivare användning av befintlig transportinfrastruktur samt främja resor med kollektiva färdmedel, gång och cykel. Vidare ska det införas en ny punkt i 5 § förordningen (2017:868) med länsstyrelseinstruktionen som innebär att länsstyrelsen får ett uttalat uppdrag att verka för ett transporteffektivt samhälle. Trafikverket vill dock poängtera att definitionen av transporteffektivt samhälle inte bör utgå från utredningens definition.

## Detaljerade synpunkter på förslag kopplade till ökat genomslag för fyrstegsprincipen i transportplaneringen

Trafikverket håller inte med om den problemformulering utredningen utgår ifrån när det gäller förslagen kopplade till fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier. Trafikverket instämmer i att fyrstegsprincipen inte fått det genomslag som önskas i bland annat åtgärdsvalsstudier. Metodiken håller fortfarande, men tillämpningen behöver säkerställas för att ge ett fullt genomslag för åtgärdsvalsstudier och fyrstegsprincipen som strategiskt planeringsverktyg och beslutsstöd.

**Trafikverket**  
781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Helen Lindblom**  
Planering  
Direkt: 010 – 123 21 69  
Mobil: 072 – 084 80 90  
Helen.lindblom@trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

Ett utvecklingsarbete pågår inom Trafikverket för att säkerställa tillämpning och att utveckla beslutsstöd.

Det finns även en etablerad missuppfattning om att steg 1-och 2-åtgärder inte är genomförbara, på grund av att Trafikverket inte har mandat att finansiera dessa. Trafikverket genomför vissa steg 1- och 2-åtgärder, t.ex. trafikstyrning, hastighetsöversyn, signalprioritering, omfördelning av vägytor, samt stöttar andras arbete genom stadsmiljöavtal, åtgärdsvalsstudier och i markanvändningsplanering. Gällande förordningar sätter dock ramar för vad Trafikverket kan eller inte kan finansiera när det gäller steg 1- och steg 2-åtgärder, till exempel genomförande av icke-fysiska åtgärder som inte direkt berör statlig transportinfrastruktur. Trafikverket finansierar steg 3 och 4-åtgärder genom investeringsanslaget och påverkar vissa utföranden av steg-1 och 2 åtgärder i stadsmiljöavtalen. Däremot har den part som driver en åtgärdsvalsstudie skyldighet att utreda brister med tillämpning av fyrstegsprincipens stegvisa prövning och därefter fördela rekommenderade åtgärder utifrån nytta mellan berörda aktörer.

Trafikverket avstyrker förslaget att utöka möjligheterna för statlig medfinansiering av steg 1- och 2-åtgärder. Trafikverket ser positivt på att det genomförs åtgärder i hela transportsystemet, men det är inte en självklarhet att staten ska medfinansiera steg 1- och steg 2-åtgärder som kommuner och regioner ansvarar för. Sektorsansvaret som fanns tidigare gav andra möjligheter att finansiera olika former av initiativ, men det innebar samtidigt att inte enbart effektiva och bra åtgärder genomfördes. Det är viktigt att först utreda vilka steg-1 och 2-åtgärder som är effektiva att genomföra. Finansieringsfrågan behöver utredas separat för att säkerställa utvecklingen kring stärkt samverkan mellan aktörer.

Trafikverket tillstyrker förslaget om att Trafikanalys ska få i uppdrag att ta fram en katalog över exempel på verkningfulla steg 1- och steg 2-åtgärder, men anser att det är väsentligt att exemplen illustrerar både för- och nackdelar med olika åtgärder samt att gods- och persontransporter är jämlikt belysta. Det är viktigt att eftersträva tydliga effektsamband samt att utveckla beslutsstöd som möjliggör en likvärdig kostnads- och nyttobedömning mellan de fyra stegen i fyrstegsprincipen. Uppdraget skulle även kunna inkludera en översyn av hur samordning mellan aktörer kan underlättas.

Trafikverket tillstyrker överlag förändringarna som föreslås i 1 § 1 samt 7 § i stadsmiljöavtalsförordningen. Det är angeläget att utveckla reglerna för stadsmiljöavtalen så att åtgärder för att förbättra villkoren för gående inkluderas. Vi ser dock att det behövs fler/andra justeringar i förordningen än de som föreslås i utredningen och har följande detaljerade synpunkter:

- Vi föreslår en ny punkt i 2 §, förslagsvis ny punkt 3, med ungefärlig lydelse "Ett gångvägnät eller annan anläggning eller del av anläggning för gångtrafik". På detta sätt blir alla gångåtgärder i städer som tillgodoser ett transportbehov stödberättigade och därmed behövs inte den i utredningen föreslagna skrivningen i 2 § 1, då den täcks in i vår föreslagna 2 § 3.
- Vi är tveksamma till om begreppet allmän plats tillför något om det tas med i förordningen. Det räcker att förordningen beskriver att stöd får ges till "en väg, gata eller annan anläggning för gångväg".

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

- Vi ser positivt på en utveckling av stadsmiljöavtalen som omfattar förslag angående förhandlingsbaserade stadsmiljöavtal och att detta är en tänkbar form som bör utredas vidare. Det finns dock en risk att förhandlingar leder till ineffektivitet eftersom åtgärder läses i avtal mellan vissa kommuner och staten, vilket kan innebära att de åtgärder som genomförs inte blir de mest lämpliga eller kostnadseffektiva för transportsystemet och samhället. Detta behöver belysas i samband med en fördjupad utredning.
- Det föreslås att möjlighet för driftstöd av kollektivtrafik inom ramen för stadsmiljöavtal ska utredas. Vi ser inte att det kan inrymmas i förordningen, då det är en helt annan typ av stödåtgärd som berör en annan marknad som inte är förenlig med förordningen.
- Som det är nu ryms steg 1- och 2-åtgärder inte inom 2 §, eftersom de inte är den sortens investeringar i fysiska objekt som avses i förordningen. Många av denna typ av åtgärder är motprestationer idag och vi föreslår att det förblir så. Att de kan förbli motprestationer innebär att de kan ingå i effektiva paketlösningar. Det är dessutom generellt svårt att beräkna effekter av steg 1- och 2-åtgärder idag, vilket i förordningen är ett krav i uppföljningen av åtgärder i stadsmiljöavtalen.
- Trafikverket avstyrker ändringar i förordningen som innebär att många av dagens motprestationer blir möjliga att söka stöd för. Det kan få till följd att det inte finns så många bra motprestationer kvar att bygga ett starkt paket av som ger synergieffekter mellan åtgärder och motprestationer. Det gäller förslagen om driftstöd (där exempelvis trafikering av en stödberättigad kollektivtrafikåtgärd är en bra motprestation) och stöd till steg 1- och 2-åtgärder (exempelvis beteendepåverkande insatser kopplade till stödberättigade fysiska åtgärder, parkeringsavgifter och – strategier eller andra strategier och program).
- På sidan 451 föreslås att utvidgade stadsmiljöavtal ska kunna sökas av alla kommuner. Vi ser då att förordningen måste ändras i grunden då kraven på motprestationer och uppföljning är anpassat utifrån större kommuner. Annan typ av medfinansiering där det inte krävs motprestationer eller uppföljning hade passat mindre kommuner bättre.

Trafikverket tillstyrker förslaget om att använda fyrstegsprincipen i miljöbedömningar av planer med betydande trafikflöden. Det finns stora fördelar med att även andra aktörers planeringsprocesser baseras på fyrstegsprincipen för att underlätta samplanering, samverkan och bidra på lika sätt till måluppfyllelse och omställning av samhället. Detta gäller inte bara i miljöbedömningar av planer utan även mer generellt. Trafikverket noterar att den kommunala planeringen berörs mycket lite i utredningen trots att markanvändningsplanering på övergripande nivå via översiktsplaneringen får stor betydelse för den framtida trafikutvecklingen genom lokalisering av bostäder och verksamhetsområden.

## Detaljerade synpunkter kopplade till utredningens förslag scenariobaserad arbetsmetodik för transportplanering samt översyn av kalkylvärden

Trafikverket arbetar redan idag med explorativa scenarier inom ramen för transportinfrastrukturplaneringen, framförallt inom inriktningsplaneringen. Scenarioplanering är ett viktigt underlag för gemensam målbild utifrån samhällsmål och val av framtida lösningar och Trafikverket eftersträvar fortsatt utveckling av hur vi arbetar med scenarios som kompletterande analyser.

**Trafikverket**  
781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Helen Lindblom**  
Planering  
Direkt: 010 – 123 21 69  
Mobil: 072 – 084 80 90  
Helen.lindblom@trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

Trafikverket avstyrker dock förslaget om att låta en scenariobaserad arbetsmetodik ligga till grund för transportplanering där en utgångspunkt skulle vara scenarier för ett transporteffektivt samhälle på det sätt som utredningen föreslår. Det är stor skillnad mellan att använda explorativ scenarioplanering i en bredare diskussion om framtiden (t.ex. inom inriktningsplaneringen) och att använda normativ scenarioanalys på det sätt som utredningen diskuterar och föreslår. Förslaget skulle riskera att de politiska åtgärdernas effekt på trafikutvecklingen döljs för beslutsfattare, med risk för att beslutsfattare tror att inga nya beslut behöver fattas. Vi behöver prognoser som visar konsekvensen av fattade och aviserade beslut för att få en återkoppling i prognossituationen mellan en åtgärd och åtgärdens konsekvens. I utredningen preciseras inte heller hur det givna utfallet i scenarioanalyserna ska uppnås utan detta lämnas till berörda myndigheter att bestämma. Detta skulle innebära att verkställande myndigheter behöver göra politiska ställningstaganden som strider mot bilden av verkställande myndigheter som skilda från politiken.

Det finns vissa grundläggande missförstånd i utredningen kopplat till basprognosen och samhällsekonomi som Trafikverket särskilt vill bemöta:

- I utredningen görs ingen tydlig skillnad mellan ”prognosmodell” och ”prognosförutsättningar”. En prognosmodell utgörs av basala samband som beskriver hur resenärer reagerar på restid, reskostnad och målpunkternas lokalisering. Dessa samband är relativt stabila över tid. Prognosförutsättningar är huvudsakligen restid och kostnad som uppkommer till följd av omvärldsförutsättningar (svåra att påverka) och politiska beslut (påverkansbara). Basprognosen förmedlar information om hur trafikarbetet utvecklas givet rådande omvärld och politiska förutsättningar.
- Ett prognosbaserat arbetssätt utesluter inte prognoser med alternativa förutsättningar i form av känslighetsanalyser. Arbetsformerna för känslighetsanalyser kan utvecklas men utgångspunkten bör fortsatt vara att prognosresultatet bestäms av definierade modellsamband och redovisade förutsättningar så att analysprocessen är transparent och repeterbar från definierade utgångspunkter.
- I utredningen föreslås ett antal mindre genomgripande rekommendationer för Trafikverkets prognosverksamhet som redan är en del av praxis. Exempelvis att Trafikverket ska ta hänsyn till förändrad bebyggelsestruktur och styrmedel (om dessa är beslutade). Detta gör Trafikverket redan.
- Utredningen föreslår att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att analysera och dra lärdomar av metoder och modeller som används nationellt och internationellt och som beskriver nyttor och kostnader av styrmedel för ett transporteffektivt samhälle. Trafikverket ställer sig positiva till detta under förutsättning att uppdraget omformuleras till att analysera och dra lärdom av metoder som internationellt används för att studera hur *åtgärder som håller tillbaka trafik med personbilar, lastbilar och inrikesflyg kan bidra till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning*.
- Trafikverket bedömer att vi har en väl utvecklad granskning och förankring av ASEK-rapporten, som historiskt har utvecklats i ett myndighetsövergripande samarbete inkluderande de myndigheter som utredningen nämner. Trafikverket tar löpande emot förslag till revideringar och förankrar egeninitierade revideringsförslag i samråd med andra myndigheter. Trafikverket har också till ASEK-rapporten knutet ett vetenskapligt råd bestående av seniora forskare med kompetens inom samhällsekonomi och transportanalys. Alla större revideringsförslag förankras i det vetenskapliga rådet, som även ger råd om vilka kalkylvärden som bör utredas och eventuellt revideras.

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

- Utredningen skriver att det finns en utbredd kritik mot Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler. Trafikanalys har uppdraget att granska Trafikverkets arbete med samhällsekonomisk analys, bland annat hur Trafikverket arbetar med ASEK-rapporten. I en rapport från 2019 konstaterar Trafikanalys: *"Den samlade bilden av intervjuerna är att Sverige anses ligga i framkant vad gäller modellarbetet inom området, och att respondenterna har stor tilltro till Trafikverkets kompetens"*. Trafikverket utvärderar och implementerar löpande förbättringar i de metoder som används i planeringsarbetet.
- Utredningen hänvisar till en smal svensk litteratur i bedömningen av vad en lämplig tillämpning av samhällsekonomisk kalkyl är. Trafikverket saknar hänvisning till läroböcker, internationellt granskad forskningslitteratur och de riktlinjer som gäller i andra länder eller anges av internationella organ som EU-kommissionen, Europeiska investeringsbanken, OECD eller Världsbanken.
- När det gäller de kalkylvärden som nämns som problematiska kan konstateras att utredningen inte ger en fullständig bild, är motsägelsefull och drar felaktiga slutsatser. Trafikverket menar att den diskonteringsränta som rekommenderas i ASEK-rapporten har en teoretisk förankring som inte avviker i en internationell jämförelse. Det kan också konstateras att en lägre diskonteringsränta medför att framtida nyttor och kostnader väger tyngre i kalkylen. Vanligtvis dominerar framtida nyttor över framtida kostnader och därför gör en lägre diskonteringsränta lönsamma väginfrastrukturprojekt än mer lönsamma, dvs. ger ett resultat som går emot utredningens ambition att minska vägtrafiken. När det gäller kalkylvärden för restidsförkortningar så är Trafikverkets bild att ASEK-rapporten rekommenderar värden som är låga i en internationell jämförelse. Kalkylvärden i ASEK relaterade till restid skiljer inte så mycket mellan trafikslag som utredningen beskriver. Det beror på att förseningstid, väntetid och anslutningstid värderas högre än åktid ombord på buss och tåg samtidigt som dessa kalkylvärden inte lika ofta, eller inte alls, tillämpas för bilresor.
- Trafikverket noterar att utredningen ifrågasätter att många små restidsförkortningar kan summeras till ett stort värde i samhällsekonomiska kalkyler. I utredningen argumenteras det samtidigt för att små infrastrukturprojekt som leder till små ökningarna i trafikarbetet kan leda till en stor inducerad trafik. Utredningen blir här motsägelsefull eftersom slutsatsen om inducerad trafik är densamma som att vissa tidigare ej genomförda resor kommer att genomföras pga. att restidsbesparingar av varierande storlek gör dem lönsamma för resenärer. Även små tidsvinster värderas och påverkar folks beteenden på marginalen. I enlighet med internationell praxis värderas därför Trafikverket alla tidsvinster i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit sakkunnig klimat- och energifrågor Helen Lindblom. Samråd har skett med måldirektör miljö och hälsa Sven Hunhammar, Stefan Engdahl, chef för verksamhetsområde Planering, Marie Hagberg Backlund, chef avdelning Transportkvalitet, Johanna Dillén, chef avdelning Expertcenter, Lennart Kalander, chef avdelning Nationell planering samt Malin Kotake, chef enhet Miljö. I den slutliga handläggningen har bland annat utredningsledare Mathias Wärnhjelm och samhällsekonom Thomas Broberg deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

**Trafikverket**  
781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1

Texttelefon: 010-123 50 50  
Telefon: 0771 - 921 921  
trafikverket@trafikverket.se  
www.trafikverket.se

**Helen Lindblom**  
Planering  
Direkt: 010 – 123 21 69  
Mobil: 072 – 084 80 90  
Helen.lindblom@trafikverket.se

Ärendenummer  
TRV 2022/83827  
Motpartens ärendenummer  
M2022/01364

Dokumentdatum  
2022-10-31

**Helen Lindblom**

Sakkunnig Klimat- och energifrågor

Helen.lindblom@trafikverket.se

Direkt: 010 – 123 21 69

Mobil: 072 – 084 80 90

**Trafikverket**

Adress: 405 33 Göteborg

Besöksadress: Vikingsgatan 2–4, Göteborg

Telefon: 0771-921 921

trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/83827, Motpartens ärendenummer M2022/01364, Dokumentdatum 2022-10-31, Dokumenttyp UPPLADDAT DOKUMENT.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.