

## Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

### Sammanfattning (SKR:s sammanfattande synpunkter)

- SKR anser att regeringen bör överväga att utöka ramarna för nationell plan med minst 20 procent så att även en del av de behov som finns av investeringar i ny infrastruktur ryms, utöver underhållsåtgärder. Nya stambanor bör finansieras utanför nationell plan.
- SKR anser att det behövs en kraftig ökning av ramarna för länsplanerna och att det behöver bli mer transparent vad som ligger till grund för fördelningen. Det måste finnas en restriktiv hållning till olika former av sam- och medfinansiering mellan anslag och aktörer. Statsbidrag bör i större utsträckning kopplas till länsplanerna och nivån för namngivna åtgärder bör höjas från 25 till 50 miljoner kronor.
- SKR anser att kommande nationell plan bör avse en period om 12 år och beslutade åtgärder måste genomföras. Det finns ett stort behov av kontinuitet och långsiktighet sett till prioriteringar.
- SKR efterfrågar en tydligare målstyrning av transportinfrastrukturplaneringen. Nationell plan ska lägga en god grund för en hållbar utveckling i hela Sverige, där exempelvis styrmedel är viktiga för att påskynda omställningen till förmån för ökat kollektivtrafikresande, ökad cykling, ökad användning av elfordon samt fordon med fossilfria bränslen samt mer transporter på sjö och järnväg.
- SKR anser att arbetet med fyrstegsprincipen behöver ses över, särskilt vad gäller tillämpningen av steg 1 och 2-åtgärder.
- SKR anser att planeringsprocessen kan effektiviseras och att den kommunala och regionala nivåns inflytande bör stärkas.

### Förbundets ställningstagande

#### Underhåll är viktigt, men vi behöver även investera i ny infrastruktur

Trafikverket har angett stora behov av underhåll under planperioden och har också i inriktningsunderlaget prioriterat resurser till underhåll. SKR delar Trafikverkets bild av att underhåll av befintlig väginfrastruktur inte kan prioriteras bort. Personbilen är och kommer fortsättningsvis utgöra ett viktigt färdmedel i landets regioner. Samtidigt är dock behoven av nya investeringar stora. SKR anser därför att regeringen bör överväga om ramarna behöver utökas med minst 20 procent för att även klara en del av de stora behov som finns av investeringar i ny infrastruktur. Underhållsåtgärder - både inom järnväg och väg, inte minst ökade satsningar på det mindre vägnätet - är

viktiga men det behövs även pengar till investeringar. I inriktningsunderlaget är det en obalans mellan dessa två delar. Att endast arbeta med slutförande av pågående investeringar och ett ensidigt fokus på underhåll är inte ett hållbart vägval för framtiden.

SKR anser att nya stambanor bör finansieras utanför nationella plan. Detta för att möjliggöra en snabb utbyggnad, en snabb nyttorealiserings och för att inte ta ytterligare investeringsutrymme från nationell plan.

### **Länsplanernas ramar måste bli större och fördelningen mer transparent**

SKR anser att det behövs en kraftig ökning av ramarna för länsplanerna. Länsplanernas andel ska öka och det förutsätter att de totala ramarna nationellt utvidgas. Det behövs ändamålsenliga verktyg med ekonomisk kraft som kan göra verklig skillnad. Det handlar om såväl större investeringar som trimningsåtgärder inom infrastrukturen med en utgångspunkt i det regionala utvecklingsuppdraget. Länsplanerna ska vara ett sådant verktyg.

SKR anser att det måste bli mer transparent hur medel till länsplanerna fördelas. Utöver att länsplanernas totala volym behöver öka finns det även ett behov av att fördelningsnycklarna ses över. Det är idag oklart hur olika förutsättningar, till exempel avseende geografi, antal mil statlig väg, folkmängd och varierande trafikvolym, återspeglas i fördelningen.

Det regionala inflytandet och perspektivet i planeringen är viktigt på både kort och lång sikt. Regionernas olika förutsättningar – såväl täthet såväl som gleshet – behöver hanteras i planeringen. De regionalt utvecklingsansvariga organen behöver därför ha både rådighet och medel till förfogande, för att kunna prioritera utifrån de egna förutsättningarna. Alla regioner ska kunna leva och utvecklas med stöd av en god infrastruktur och tillgänglighet.

Det är angeläget att Sveriges regioner genom länsplanerna kan skapa förutsättningar för god tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet och andra delar av transportpolitikens mål. Det sker bäst genom en hög egen rådighet, inte genom låsningar till särskilda satsningar från regeringen i kombination med låga ramar för länsplanerna. Pågående hastighetsjusteringar på vägnätet, i kombination med gällande nationella plans särskilda satsning gentemot länsplanerna avseende mötteseparerade vägar, är ett exempel på detta. I grunden förordar SKR att ramarna till länsplanerna utökas för att ge större möjligheter för regional politik att utveckla transportinfrastrukturen.

SKR anser att det måste finnas en restriktiv hållning till olika former av sam- och medfinansiering mellan anslag och aktörer. De idag vanligt förekommande sam- och medfinansieringsfrågorna gentemot nationell plan är problematiska, både sett till

kommunal ekonomi och vad länsplanerna förväntas kunna åstadkomma. Regeringen bör se över roller och ansvar inom finansieringen av infrastrukturen. I ett sådant arbete är det viktigt att beakta Trafikverkets medskick om frågor att överväga avseende hamnar, för att förbättra intermodalitet och öka sjöfartens konkurrenskraft inom arbetet för ett mer hållbart transportsystem.

Strukturen med statlig medfinansiering via länsplanerna och statsbidrag genom bland annat stadsmiljöavtalen gör det svårt att överblicka finansieringen och att genomföra en långsiktig och sammanhållen bebyggelse- och transportplanering. SKR anser att statsbidrag i högre utsträckning bör kopplas till länsplanerna och regelverket behöver ses över för att bättre möta kommunala och regionala behov, blanda annat avseende finansiering av depåer och spårfordon. På så vis får kommuner och regioner bättre möjligheter att tillsammans utforma en sammanhållen planering. Stadsmiljöavtalen är i grunden uppskattade men det är viktigt att särskilda åtgärdstyper inte skapar onödiga låsningar.

Kommunerna bär kostnaderna för en stor del av den belysning som finns längs det statliga vägnätet, vilket inte borde vara ett kommunalt åtagande. Därför har SKR tagit initiativ till översyn av ansvarsfrågan och vill lyfta att staten ska ta ett större ansvar för belysningen längs det statliga vägnätet. Detta bör vara inriktningen i kommande nationella plan.

SKR anser att nivån för namngivna åtgärder inom länsplanerna bör höjas från 25 till 50 miljoner kronor.

#### **En planperiod på 12 år förordas och beslutade åtgärder ska genomföras**

SKR anser att kommande nationell plan bör avse en period om 12 år. Det som talar mot alternativet om en planperiod på 16 år är bland annat risken för en framtida minskad handlingsfrihet.

SKR anser att beslutade åtgärder måste genomföras. Kommuner och regioner räknar med att de åtgärder som finns i nuvarande plan ska genomföras och slutföras inom utlovad tidsperiod. Både det offentliga och näringslivet har redan investerat utifrån fastställda planer. Att stryka eller försena utlovade åtgärder skulle vara olyckligt och minska tilliten till statens planering. Det finns ett stort behov av kontinuitet och långsiktighet sett till prioriteringar.

#### **En tydligare nationell målstyrning för en hållbar utveckling av planeringen efterfrågas**

SKR anser att den nationella planen ska lägga en god grund för en hållbar utveckling i hela Sverige. Det är därför bra med ett brett angreppssätt i arbetet. Delar av inriktningsunderlaget leder dock fel sett då det är starkt kopplat till prognoser och

visar en svag tilltro till olika parter förmåga till omställning och förnyelse inom transportsektorn. En tydligare målstyrning av infrastrukturplaneringen efterfrågas där gång, cykel och kollektivtrafik av olika slag prioriteras högre samt att arbetet för elektrifiering och nya bränslen i fordonsflottan intensifieras. För att uppnå önskade förändringar till ett mer hållbart samhälle behövs det samtidigt en mix av åtgärder, från flera aktörer.

Utvecklade styrmedel av olika slag krävs för att nå bland annat klimatmålen. Regeringen behöver säkerställa att viktiga förutsättningar som ligger utanför nationell plan och länsplaner utvecklas i samspel med infrastrukturplaneringen. Ett målinriktat arbete där olika medel används. Detta är även relevant ur ett EU-perspektiv då det är viktigt att regeringen skapar bästa möjliga förutsättningar för att Sverige ska kunna ta del av bland annat finansieringsstöd inom arbetet med det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Detta är en fråga om helhet och där många aktörer involveras. I detta arbete finns behov av att kunna analysera såväl styrmedel som infrastrukturåtgärder i planeringen för att göra den mer ändamålsenlig.

Att klimatmålen ska nås måste vara en central utgångspunkt för infrastrukturplaneringen. Landets regioner och kommuner tar redan ett stort ansvar i arbetet för ett mer hållbart resande inom och mellan olika arbetsmarknadsregioner. Satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur bidrar till ett hållbart resande på lokal nivå. Det regionala resandet och pendlingen ska inte begränsas av infrastrukturens kapacitet och standard. Det finns ett behov av en hög robusthet i järnvägssystemet oavsett om det är det hög- eller lågtrafikerade nätet som är aktuellt. En nationell strategi för järnvägens utveckling efterfrågas där regeringen tydligt visar vägen för framtidens hållbara resor och transporter.

För att uppnå ett transporteffektivt samhälle är det särskilt viktigt att se till helheten och att den statliga nivån möter upp kommuners förutsättningsskapade samhällsplanering med åtgärder som premierar hållbara färdmedel så som kollektivtrafik och gång, cykel och mikromobilitet. Inte minst bör cykeln som transportmedel lyftas tydligare i den nationella planeringen.

En stor omställning till elektrifiering inom transportområdet aviseras vilket SKR upplever som ett viktigt steg mot klimatsmarta lösningar inom infrastrukturen. Initiativet med en Elektrifieringskommission och dess samverkan med kommuner och regioner välkomnas.

#### *Överflyttning av gods till sjöfart*

Ovan nämnda styrmedelsproblematik återfinns inte minst inom sjöfarten där styrmedel och avgifter inte understödder en önskvärd överflyttning av transporter

mellan trafikslag. Kommunerna gör som ägare av hamnar stora investeringar för att vara med och skapa bättre förutsättningar för ökade godstransporter via sjöfart. Samtidigt ökar lots- samt farledsavgifter vilket inte skapar önskvärda incitament för en överflyttning av gods. Dagens regelverk hindrar önskad utveckling och behöver ses över och det behövs satsningar som stärker den infrastruktur som kopplas till hamnarna. Exempelvis behöver förutsättningarna för inlandssjöfarten stärkas och det behöver göras ett omtag i arbetet med godstransportlösningar inom stadsmiljöavtalen, som idag inte bedöms fungera som tänkt.

#### *Flyg i ett nationell transportsystem*

De regionala flygplatserna är en viktig del i den samlade transportinfrastrukturen och bidrar till nationell och internationell tillgänglighet. Flygplatserna har också visat sig ha stor betydelse för samhällsviktigt flyg, till exempel för patienttransporter under pågående pandemi och vid skogsbränder. Det är angeläget att flygplatsinfrastrukturen klarar de behov som finns och att en hållbar ekonomisk fördelning mellan stat och flygplatsägare skapas. SKR anser att den flygplatsöversyn som pågått på nationell nivå sedan 2018 bör färdigställas och publiceras.

#### *Ett utbyggt BK4-nät*

Implementeringen av BK4 på det kommunala vägnätet är avgörande för att uppnå ett funktionellt och sammanhängande BK4-vägnät. Transporterna påbörjas och avslutas i regel på det kommunala vägnätet och kommunerna står inför stora ekonomiska utmaningar när det gäller att finansiera bärighetshöjandeåtgärder, främst för brokonstruktioner. Staten bör överväga finansieringslösningar som skapar incitament för väghållare, exempelvis kan inspiration hämtas från arbetet med näringslivspotten i gällande nationell plan.

#### **Se över tillämpningen av fyrstegsprincipen**

SKR anser att tillämpningen av fyrstegsprincipen behöver ses över, särskilt gäller det hur arbetet med fyrstegsprincipens första två steg kan utvecklas. En del av detta kan vara att se över instruktionen för Trafikverket för att möta den förväntan som finns hos kommuner och regioner. Bland annat frågan om vem som kan finansiera vissa typer av åtgärder där Trafikverkets tolkningar gör att myndigheten inte kan möta kommuners och regioners önskan om ett ändrat arbetssätt inom nationell plan och länsplaner.

#### **Effektivisera planeringsprocessen och stärk den kommunala och regionala nivåns inflytande**

SKR anser att processen att ta fram nya planer är onödigt resurskrävande och omständlig. Det finns potential att spara både tid och pengar genom att se över processer och nyttan med de beslutsunderlag som tas fram. SKR menar vidare att den

kommunala och regionala nivåns inflytande över den nationella planen måste öka. Det handlar exempelvis om bättre möjligheter att påverka hur medel till drift och underhåll används. Det är skillnad på regionala och nationella behov och processer varför SKR menar att staten måste visa ett större intresse för de regionala och kommunala förutsättningarna i nuvarande planeringsomgång. Genom exempelvis de regionala trafikförsörjningsprogrammen och andra strategiska dokument pekar landets kollektivtrafikmyndigheter ut var det behövs en särskilt robust infrastruktur som bidrar till goda förutsättningar för arbetspendling och regionförstoring. Ett område som SKR tidigare pekat ut som särskilt intressant är att utveckla processen för kapacitetstilldelning inom järnvägen. En nationell, politiskt beslutad strategi kan tillsammans med regionala trafikförsörjningsprogram och godstrafikens behov inkludera samhällsnyttor som påverkar tågtrafiken och ligga till grund för samhällsekonomiska bedömningar, som bland annat utgör grunden för tilldelning av plats på spåren.

Under den senaste planeringsomgången fick regeringen revidera tidsplaner för att möjliggöra politiska processer på regional nivå. Med anledning av det vill SKR påminna om att det är mycket viktigt att beakta de politiska processerna på regional och kommunal nivå, för att möjliggöra väl uppbyggda och förankrade länsplaner.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Knappe  
Ordförande

***Vänsterpartiet reserverar sig mot beslutet med hänvisning till yrkande att följande inte ska vara med i yttrandet (sidan 1):***

SKR delar Trafikverkets bild av att underhåll av befintlig väginfrastruktur inte kan prioriteras bort. Personbilen är och kommer fortsättningsvis utgöra ett viktigt färdmedel i landets regioner.