

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Christoffer von Bothmer

Trafikverket
trafikverket@trafikverket.se

Trafikverkets arbete med inriktningsunderlag för planperioden 2026-2037

Sveriges kommuner och Regioner (SKR) vill göra följande inspel till Trafikverkets arbete med inriktningsunderlaget för planperioden 2026-2037:

Sammanfattning

- SKR menar att den svenska infrastrukturplaneringen står inför stora utmaningar med stora behov av såväl underhållsåtgärder som investeringar.
- SKR anser att det är värdefullt om inriktningsunderlaget innehåller en fördjupning avseende de ekonomiska ramarna. Dagens behov täcks inte av de ramar som anges i Trafikverkets uppdrag och konsekvenser av detta bör belysas. Länsplanerna bör öka i nivå för att täcka de behov som finns. Det behöver även bli mer transparent om vad som avgör länsplanernas fördelning.
- Frågan om ökade kostnader är högaktuell och SKR ser med stor oro på de senaste årens utveckling där finansiering av viktiga åtgärder skjuts fram i tid. Kostnadskontrollen behöver förbättras.
- Det finns investeringar som är samhällsekonomiskt lönsamma och som kan generera intäkter vilket ger möjligheter att finansiera åtgärder utanför det ordinarie upplägget för nationell plan. Potentialen i detta behöver bedömas inför åtgärdsplaneringen.
- Det är viktigt att Trafikverket tar utgångspunkt i de utvecklingsambitioner som de regionalt utvecklingsansvariga har lagt fast i samarbete med kommuner och andra aktörer.
- SKR anser att en nationell tågstrategi behövs. Med en sådan strategi kan staten samlat möta de ambitioner och strategier som återfinns i de regionala trafikförsörjningsprogrammen avseende trafikering med regional tågtrafik. SKR menar också att det är viktigt att se infrastrukturen i ett tydligt internationellt stråkperspektiv.
- SKR menar att inriktningsunderlaget behöver hantera frågan om att vi de närmaste åren kommer att se ett ökat antal stora drönare som skapar förutsättningar för ett nytt transportslag i luftrummet.
- Inriktningsunderlaget bör belysa frågor som rör framtidens hållbara transportsystem i ett bredare perspektiv för att klara klimatomställningen, exempelvis frågor som rör styrmedel och förordningsförändringar.

- SKR menar att det är värdefullt att belysa infrastrukturfrågor tydligare i ett stråkperspektiv och även internationella kopplingar.
- SKR ser liksom regeringen behov av ett ökat fokus på krisberedskap och civilt försvar. SKR konstaterar att det finns ett behov av att öka kunskapen om kommuner och regioners roll inom beredskapssektorn för transporter.

Allmänna synpunkter

En infrastruktur som står inför stora utmaningar

Den svenska infrastrukturplaneringen står inför stora utmaningar med stora behov av såväl underhållsåtgärder som investeringar. Exempel på viktiga frågor är hur tillgängligheten inom hela landet ska lösas och hur kapaciteten inom järnvägen ska bli tillräcklig och vara tillförlitlig. Inte minst när Sverige får bättre kopplingar till övriga delar av Europa i och med att Fehmarn Bält-förbindelsen färdigställs i en nära framtid.

De stora investeringar som sker över hela landet med tillhörande samhällsomvandlingar ställer stora krav på en väl fungerande samverkan mellan kommun, region och staten. Detta berörs inte minst inom SKRs rapport "[Vem ska stå för risken?](#)" (2023, juni) som finns att ta del av på skr.se. Rapporten beskriver några av de fördelar, nackdelar och risker som finns, och hur kommunerna påverkas av de industrietableringar som görs. Den tar avstamp i frågeställningarna: Är det verkligen rimligt att invånarna i dessa kommuner ska stå för nästan hela samhällets risk för omvandlingen till grön industri och produktion i Sverige? SKR efterfrågar ett ökat statligt ansvarstagande.

Efter 2022 års fastställelsebeslut av nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033 genomförde SKR en uppföljning "[Synpunkter på genomförd planeringsprocess](#)" (2023, mars) som finns att ta del av på skr.se. Rapporten redovisar regioners och kommuners synpunkter på arbetet med att ta fram nationell plan för transportinfrastruktur och länsplaner för regional transportinfrastruktur åren 2022-2033. Utöver rapportens huvudrubriker - synen på nuvarande planeringsmodell, regionalt inflytande inom transportinfrastrukturplaneringen jämfört med tidigare, frågan om ökat regionalt och lokalt ansvar samt medfinansiering - vill SKR särskilt lyfta rapportens summerande medskick från medlemmar till Trafikverket, och regeringens arbete, inför arbetet med kommande planer för transportinfrastruktur 2026-2037.

Finansiering av transportinfrastruktur – nivåer och arbetssätt

Syftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. SKR anser att det är värdefullt om inriktningsunderlaget innehåller en fördjupning avseende de ekonomiska ramarna för nationell plan, sett till alla de stora behov som finns för underhåll och investeringar inom transportsystemet. En sådan fördjupning bör än mer utgå från de behov som finns och de ekonomiska nivåer som detta aktualiserar, jämfört med uppdragets budgetram om 799 miljarder kronor med tillhörande fyra alternativ. Dagens behov täcks inte av de ramar som anges i Trafikverkets uppdrag och konsekvenser av detta bör belysas. Kommuner och regioner ser nu även att allt större krav ställs på regional och kommunal medfinansiering, och samfinansiering från länsplaner. I grunden bör staten ta fullt ansvar för åtgärder inom nationell plan. Behovet av investeringar för ökad kapacitet och tillgänglighet inom transportsystemet i kombination med en situation där Trafikverket i underhållsplanen för kommande år lyfter att det inte finns möjlighet att underhålla vägar i den takt som de bryts ner är problematisk. Det pekar på stora risker inför framtiden. Det behövs större satsningar på nationell plan och länsplaner.

I analys och redovisning avseende ramarna för länsplanerna för regional transportinfrastruktur är det viktigt att belysa frågor om vilken omfattning de behöver ges, former för samfinansiering med nationell plan samt hur de kan utvecklas framöver. SKR anser att länsplanerna bör öka i nivå för att täcka de behov som finns. Det måste även bli mer transparent vad det är som avgör fördelningen av länsplaneramararna. SKR anser också att det kan vara lämpligt att identifierade trafiksäkerhetsbehov från nu gällande och föregående nationella plan samt gång- och cykelåtgärder finansieras genom ökade ramar för länsplanerna istället för genom samfinansiering. Även frågan om hur depåer inom kollektivtrafiken återigen kan medfinansieras via statliga medel bör behandlas. Det senare är en förordningsfråga som inte minst de tre storstadsregionerna lyfte under den senaste planeringsomgången.

För att öka sjöfartens konkurrenskraft och bidra till en ökad överflyttning av gods till sjöfart behöver inriktningsunderlaget lyfta frågan om sjöfartens system med avgiftsfinansiering. SKR anser att för att få till mer hållbara transporter på vatten behöver staten se över finansieringsmodellen för Sjöfartsverkets verksamhet.

Flygplatserna har en viktig roll i Sveriges krisberedskap och staten har idag inte rådighet över all den kritiska flyginfrastruktur som behövs, vilket kan få stora nationella konsekvenser både i fred, kris och krig. Under sommaren 2023 lyfte SKR att staten behöver öka budgetramen för finansiering av de kommunägda flygplatserna till att täcka 75 procent av underskotten. Inför budgetpropositionen 2024 aviserade regeringen en ökning av ramarna med 107 miljarder kronor. Det är ett steg i rätt riktning men inte tillräckligt utifrån den bedömning som SKR gör. Utan ökade anslag står vi inför risken att kommunägda flygplatser läggs ner och viktig infrastruktur försvinner.

Kostnadsökningar och avtal inom transportinfrastrukturplaneringen

Frågan om ökade kostnader inom såväl nationell plan som länsplaner är precis som regeringen adresserar högaktuell. SKR ser med stor oro på de senaste årens utveckling där finansiering av viktiga åtgärder skjuts fram i tid. Nu tillkommer även frågorna om hur inflationen påverkar genomförandet av planer. Trafikanalys har pågående uppdrag avseende kostnadskontroll och förbättrade arbetssätt. SKR ser fram emot konstruktiva förslag från det arbetet. SKR och våra medlemmar är gärna med och diskuterar dessa i ett tidigt skede. En viktig fråga att hantera är hur avtal mellan kommuner, regioner och staten ska hanteras när Trafikverkets möjligheter att genomföra sina åtaganden bromsas till följd av bland annat ökade kostnader, och när utlovat inte namnges i nationell plan. Samma utmaningar med ökade kostnader kan även gälla för avtalens övriga parter.

Andra sätt att finansiera investeringar

Det finns en vilja från SKRs medlemmar att bidra i den tidiga diskussionen om hur förslag kring alternativ finansiering kan utformas. Detta kan göras bland annat utifrån medlemmars egna exempel på att förbindelser över nationsgränser har förutsättningar att vara både samhällsekonomiskt lönsamma och generera intäkter. Detta ger möjligheter att finansiera åtgärder utanför det ordinarie upplägget för nationell plan. Oavsett om det sker med avgifter i offentlig regi eller om det sker med hjälp av de näringslivaktörer som uttrycker intresse för att bidra till finansieringen behöver det bedömas inför åtgärdsplaneringen. Detta bör belysas i inriktningsunderlaget och i arbetet inför kommande infrastrukturproposition. Utformning av kommande förordningen för TEN-T i kombination med ett Sverige som medlem i NATO borde dessutom ytterligare underlätta möjligheterna till annan finansiering i olika delar av infrastrukturen.

Ge stöd till regionala utvecklingsambitioner

I uppdraget anges att Trafikverket vid genomförandet ska föra dialog med och hämta in synpunkter från regionerna och Gotlands kommun. Det är viktigt att Trafikverket tar utgångspunkt i de utvecklingsambitioner som de regionalt utvecklingsansvariga lagt fast i samarbete med kommuner och andra aktörer i respektive region.

De regionala utvecklingsstrategierna och kopplingarna till såväl länsplaner för regional transportinfrastruktur som regionala trafikförsörjningsprogram är viktiga att beakta för att få till en bra samverkan mellan bebyggelse- och transportplanering och mellan infrastruktur- och trafikplanering. Det är av stor vikt att se till regionala och kommunala förutsättningar under hela planeringsprocessen och att skapa förutsättningar för att utveckla den regionala tågtrafiken, och inte minst den anslutande kollektivtrafiken. Det senare är frågor att särskilt beakta även inom diskussion om finansieringen av transportinfrastrukturen och med det lämpliga budgetramar för exempelvis länsplanerna.

I inriktningsunderlaget är det värdefullt att belysa hur arbetet med genomförandet av nationell plan i samverkan med länsplaner, och dessa enskilt, kan utvecklas i relationen mellan Trafikverket och 21 länsplaneupprättare. Inom arbetet med framtagande av inriktningsunderlag samt inom kommande åtgärdsplanering värdesätter SKRs medlemmar ett öppet och transparant arbetssätt som även inkluderar dialog i slutfaserna av de olika uppdragen till Trafikverket.

Kommande regionala indelning inom Trafikverket utifrån civilområden som träder i kraft den 1 januari 2024 innebär att nya kontaktvägar och att nya arbetssätt behöver tillskapas. Detta är viktigt att ta höjd för inom dagens och kommande arbete.

Långsiktig nationell strategi för järnvägen behövs

SKR anser att en nationell tågstrategi behövs för att ge en målbild över den framtida tågtrafiken tillsammans med övrig samhällsutveckling och andra trafikslag. Med en sådan strategi kan staten i ett samlat arbete exempelvis möta de ambitioner och strategier som återfinns i de regionala trafikförsörjningsprogrammen avseende trafikering med regional tågtrafik. Det är en viktig pusselbit i arbetet med att skapa en långsiktig tillit till järnvägen.

Nytt transportslag förutsätter gemensam planering av luftrummet

Inriktningsunderlaget behöver hantera frågan om att vi de närmaste åren kommer att se ett ökat antal stora drönare som skapar förutsättningar för ett nytt transportslag i luftrummet. Infrastrukturplaneringen måste på ett tydligt sätt belysa hur den fysiska planeringen, infrastrukturplaneringen och planeringen av luftrummet ska samverka. Det krävs en ökad samordning och samhandling mellan kommunal, regional och statlig planering för att få ett väl fungerande system för lufttransporter av gods och människor.

Styrmedel för framtidens hållbara transportsystem

Inriktningsunderlaget bör behandla frågor om behov av justeringar av förordningar. Även skrivningar i regleringsbrev till Trafikverket och andra myndigheter behöver ses över. SKR efterfrågar särskilt en översyn av hur roller och ansvar avseende steg 1 och steg 2-åtgärder ska tillämpas för att främja denna typ av insatser. Dessa frågor har senaste åren behandlas inom bland annat utredningen "Rätt för klimatet" (2022, maj) samt Trafikanalys rapport "Styrmedel inför kommande klimatpolitisk handlingsplan" (2022, september). I både dessa utredningar finns förslag på ändringar i bland annat förordningar. I arbetet med inriktningsunderlaget deltar SKR gärna i diskussioner kopplat till hur styrmedel kan användas för att bidra till ett hållbart transportsystem. En viktig fråga är här hur Trafikverkets uppdrag ser ut och möjligheten för Trafikverket att ge inriktningsförslag i ett bredare perspektiv.

Stråk inom landet och ett internationellt perspektiv

Det är värdefullt att belysa infrastrukturfrågor tydligare i ett stråkperspektiv. Detta betonas i uppdraget till Trafikverket tillsammans med frågan om internationella kopplingar i fråga om regelverk och transportstråk med mera. I det arbetet finns ett stort intresse från SKRs medlemmar att bidra i arbetet, såväl enskilt som inom ramen för olika storregionala samarbeten. Det är angeläget att Sverige får till ett effektivt arbete för att mer finansiering från EU:s olika fonder ska bidra till utvecklingen av transportinfrastrukturen i Sverige. Exempelvis var förlängningen av stamnätsskorridoren Skandinavien–Medelhavet resultatet av ett långsiktigt arbete från regional nivå. Nu behöver Sverige fullfölja åtaganden och ta vara på de möjligheter som finns.

Ökat fokus på krisberedskap och civilt försvar

Regeringens uppdrag till Trafikverket att föreslå åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter ska precis som inriktningsunderlaget redovisas senast den 15 januari. Det är viktigt att en samordning sker mellan dessa uppdrag.

Det finns ett behov av att öka kunskapen om kommuner och regioners roll inom beredskapssektorn för transporter. Inte minst är kommuner och regioner bärare av viktiga samhällsfunktioner. Att samordna kommunal, regional och statlig infrastrukturplanering är centralt för att öka transportsystemets robusthet och det kan finnas behov av särskilda satsningar som även kräver särskilda finansieringslösningar.

När många aktörer nu blir mer aktiva inom området krisberedskap och civilt försvar så ökar även efterfrågan på information från kommuner och regioner. För en ökad effektivitet bör detta vara en särskild fråga att belysa. Om det exempelvis finns system och arbetssätt som kan samordnas än mer mellan olika infrastrukturförvaltare.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande