

## Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 - 2029

### Sammanfattning (SKL:s sammanfattade synpunkter)

- SKL anser att det är helt avgörande att det tillförs ytterligare medel för att utveckla landets järnvägssystem inom planperioden eftersom stora investeringar i nya stambanor är angelägna.
- SKL anser att det avsätts otillräckliga medel för det järnvägsnät som är viktigt för den regionala tågtrafiken, vilket kommer påverka möjligheterna att öka kollektivtrafikresandet.
- SKL framhåller att utveckling av godstrafikstråk är en nyckelfråga för hållbar regional utveckling och tillväxt i hela landet.
- SKL efterfrågar en högre grad av transparens gällande medfinansiering och att de regionala planerna tilldelas en större andel av den samlade ramen. Det är av största vikt att långsiktiga regionala prioriteringar inte åsidosätts av statliga förhandlingsinitiativ.
- SKL anser att koordinerade insatser behövs för att nå klimatmålet och att den nationella planen är en viktig del.
- SKL ser positivt på att utvidga Stadsmiljöavtalen i omfattning och tid eftersom det skapar bättre förutsättningar för samverkan.
- SKL anser att transportsystemet behöver utvecklas efter landsbygdens behov.
- SKL anser att Sveriges koppling till det övergripande europeiska transportsystemet behöver tydliggöras.

### Nationell stambanesatsning förutsätter ytterligare medel

Utifrån de direktiv som Trafikverket haft anser SKL att presenterat förslag är rimligt. Men det kommer att behövas ytterligare medel för att utveckla landets järnvägssystem inom planperioden. En satsning på nya stambanor är angelägen, men har samtidigt stora undanträngningseffekter på andra angelägna insatser. SKL förordar därför att satsningen på höghastighetsjärnväg läggs utanför planen, men att objekten som ligger i förslaget genomförs oavsett. Detta för att ge utrymme för ytterligare nödvändiga satsningar inom väg och järnväg, såväl inom vidmakthållande som nyinvesteringar.

I enlighet med Trafikverkets skrivning angående vad som kan inrymmas i planen gör SKL bedömningen att om Regeringen tillskjuter ytterligare medel kan en samlad stambanesatsning genomföras snabbare än det liggande förslaget anger. Därmed kan också nyttor av investeringen uppstå betydligt tidigare.

Järnvägens underhåll prioriteras i planförslaget, vilket möjliggörs av de ökade finansiella ramarna. Detta är positivt – och helt nödvändigt. Drift, underhåll och nysatsningar både inom väg och järnväg är avgörande för att tillgodose de behov som finns för både personresor, kollektivtrafik och näringslivets transporter i hela landet. Satsningarna måste vara väl avvägda för att skapa effektiva individuella och kollektiva transportlösningar inom såväl storstadsområden med trängselproblematik som på gles- och landsbygd.

## **Den regionala tågtrafikens förutsättningar behöver stärkas**

Med Trafikverkets förslag kommer regionaltågtrafiken inte kunna drivas på det sätt som regionerna vill och har beslutat om. SKL anser att otillräckliga medel avsätts för de regionala banorna. SKL har tidigare lyft behovet på de banor som Trafikverket klassar som lågtrafikerade.

SKL har förståelse för att rangordning och prioriteringar måste göras, men instämmer inte i Trafikverkets förslag som får till följd att de regionala banorna får ett ännu sämre tillstånd under planperioden. SKL anser att Trafikverket i planförslaget inte i tillräcklig omfattning har tagit hänsyn till de planer och behov som finns på lokal och regional nivå.

SKL kan konstatera att de otillräckliga satsningarna på de regionala banorna kommer att få negativa konsekvenser för regionförstoring och tillväxt. SKL anser också att bättre förutsättningar för den regionala tågtrafiken på såväl låg- som högtrafikerade banor är en grundbult för att åstadkomma en angelägen ökning av kollektivtrafikens marknadsandel.

## **Fungerande godstrafikstråk är en nyckelfråga för hållbar regional utveckling**

Effektiva transportlösningar är en förutsättning för näringslivets utveckling. Ur ett hållbarhets- och klimatperspektiv behöver godstransporter överföras från väg till sjö och spårburna transporter. Detta ställer högre krav på intermodalitet och en nationell godsstrategi. SKL ser positivt på att en särskild godsstrategi tas fram. Trafikverkets förslag ger i viss mån förutsättningar för att utveckla nationella godsstråk, men SKL anser inte att det är tillräckligt för att möta spårens kapacitetsbegränsningar och brister i omlastningsnoder. SKL anser inte heller att dieselskatten ska påverka negativt i den samhällsekonomiska bedömningen och anser därför att beräkningsmodellen behöver ses över.

## **Högre grad transparens vid medfinansiering och ökning av medel i de regionala planerna**

SKL ser att det saknas en överskådlighet vad gäller kommunal, regional och statlig medfinansiering. Det är av vikt att få en samlad redovisning av de olika huvudmännens finansiering oavsett vem som ansvarar för infrastrukturen. SKL är angelägna om att Trafikverket även i fortsättningen får i uppdrag att årligen redovisa medfinansieringen av statlig infrastruktur.

Anslaget för de regionala planerna minskar reellt sett i relation till andel av totala ramen. SKL vill se en motsatt utveckling. De regionala planerna borde utökas så att regionerna har större möjlighet att utforma en sammanhållen planering tillsammans med kommunerna. SKL anser att det är av största vikt att långsiktiga regionala prioriteringar inte åsidosätts av statliga förhandlingsinitiativ. Istället bör de regionala prioriteringarna vara en utgångspunkt även för statens insatser.

## **Samverkande insatser för att nå klimatmålet behövs**

Enligt det klimatpolitiska ramverkets mål ska de klimatpåverkande utsläppen från inrikes trafik, utom inrikes flyg, minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010. För att nå målet anser SKL att åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet, steg 1 och 2-åtgärder, blir än mer väsentliga. Steg 3 och 4 åtgärder kan inte ensamma leda till målet. Detta gäller även i de regionala planerna där endast investeringar i infrastrukturen kan omfattas.

Trafikverket konstaterar att det saknas förutsättningar att nå klimatmålet genom insatserna i nationell plan. För att utveckla ett utsläppsnålt samhälle finns i princip tre vägar/åtgärdsområden; ett transporteffektivare samhälle, övergång till fossilfria drivmedelsalternativ samt energieffektivare fordon. SKL anser att arbetet med samtliga tre punkter behöver ske mer koordinerat. SKL ser behov av samverkande insatser för att nå klimatmålet, där åtgärderna i nationell plan är en del. SKL ser fram emot att ta del av den samlade effektbedömningen och vill betona att de antaganden som ligger bakom effektbedömningen behöver vara tydligt redovisade.

Stor tilltro ställs till att digitaliseringen ska lösa många av de problem som vi står inför, inte minst kopplat till klimatfrågorna. SKL efterlyser skarpare förslag och ett högre tempo på införande av olika system för att nå målen.

## **Ökad långsiktighet förbättrar stadsmiljöavtalen som samverkansform**

En långsiktig satsning på Stadsmiljöavtalen ger ett längre planeringsperspektiv, som ökar kommunernas möjlighet att presentera innovativa och politiskt förankrade lösningar. SKL anser att det är bra att stadsmiljöavtalen som samverkansform

förlängs, att de föreslås få en ökad ekonomisk ram för kommande planperiod samt att stadsmiljöavtalen även omfattar cykelåtgärder. Det är viktigt att stadsmiljöavtalen håller en enkel och tydlig struktur för ansökningar och uppföljningar så att tillskjutna medel kan utnyttjas effektivt.

SKL framhåller vikten av att det finns möjlighet till samordning av statens olika bidrag till kommuner och regioner, för att underlätta en effektiv planering utifrån givna förutsättningar. Dagens struktur med både statlig medfinansiering via de regionala planerna, stadsmiljöavtalen och i storstäderna även Sverigeförhandlingen gör det svårt att överblicka finansieringen och genomföra en långsiktig och sammanhållen bebyggelse- och transportinfrastrukturplanering.

Planförslaget lyfter samverkan i planeringen av transportsystemet och bebyggelse som en förutsättning för att samhället ska bli mer hållbart. SKL anser att en välintegrerad bebyggelse- och transportplanering är en grundförutsättning för att skapa en hållbar samhällsutveckling och understryker behovet av samverkan mellan kommuner, regioner, Trafikverket och andra aktörer för att uppnå detta.

En av fyra övergripande utmaningar i transportsystemet som Trafikverket identifierat är att åstadkomma ett ”robustare system” vilket bl.a. omfattar åtgärder för att anpassa befintlig infrastruktur till klimatförändringarna. SKL anser att det är viktigt och förutsätter att Trafikverket har en nära dialog med kommuner och landsting avseende klimatanpassning och prioritering av åtgärder.

Bilen har en avgörande betydelse för transporter. SKL vill se ökade investeringar i attraktiva och lättillgängliga avställningsplatser för bilar i anslutning till bytespunkter så att fler kan ställa bilen och nyttja andra trafikslag, såsom tåg, buss och båt. Det är också angeläget att byte till biobaserade bränslen och fler elbilar möjliggör att bibehålla och utveckla bilen som kommunikationsmedel, särskilt på landsbygden.

## **Transportsystemet behöver utvecklas efter landsbygdens behov**

En god tillgänglighet på landsbygden är avgörande för att ge människor möjlighet att bo och verka i hela landet. Kunskaperna om hur transportsystemet på landsbygden kan förbättras måste därmed öka. SKL ser behov av långsiktiga investeringar i forskning och innovation för att utveckla kollektivtrafiken och möjliggöra hållbara transportalternativ utanför urbana miljöer.

Enligt planförslaget kommer en del av det lägst trafikerade vägarna att få ett försämrat tillstånd under andra halvan av planperioden. Försämringen är oacceptabel och riskerar att försämma förutsättningarna för såväl tunga transporter som kollektivtrafik. Det bör dock beaktas att tung trafik och kollektivtrafik endast kan acceptera en måttligt försämrad vägstandard.

SKL anser att drift, underhåll och nysatsningar inom väg är avgörande för att trygga tillgängligheten för både personresor, kollektivtrafik och näringslivets transporter, särskilt på landsbygden. Vägen dominerar landsbygdens infrastruktur och upprätthålls inte vägnätets standard får det stora konsekvenser för områden med långa avstånd.

## **Tydliggör Sveriges koppling i det övergripande europeiska transportsystemet**

Möjligheten till internationella resor och transporter är en grundläggande förutsättning för regional utveckling och därmed ett stark regionalt och kommunalt intresse. Mot den bakgrunden önskar SKL en tydligare redovisning av hur TEN-T har påverkat prioriteringen och vilket genomslag TEN-T har fått i den nationella planen.

Sveriges Kommuner och Landsting

Anders Henriksson  
Vice Ordförande