

Sektionen för infrastruktur och fastigheter
Christoffer von Bothmer

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Sammanfattning

- SKR anser att regeringen bör överväga att öka de ekonomiska ramarna med den högsta angivna nivån i inriktningsunderlaget eller mer. Det innebär minst 20 procents ökning för att klara behoven av underhåll av befintlig infrastruktur och nya investeringar.
- SKR anser att staten har ett stort ansvar för att genomföra den gröna omställningen runt om i landet och behöver möta upp med nödvändig infrastruktur.
- SKR anser att anslagsfinansieringen behöver kompletteras med andra finansieringslösningar för att möta framtidens behov inom transportsystemet. Det är även angeläget att dra nytta av de finansieringsmöjligheter som finns via EU.
- SKR anser att transportinfrastrukturplaneringen bör präglas av ett tydligt stråkperspektiv tillsammans med en tydlig internationell utblick.
- SKR anser att det ska tas fram en nationell strategi för järnvägens utveckling, där stambanornas utveckling ingår.
- SKR anser att regionala och lokala mål behöver beaktas mer och att det behövs särskilda satsningar för att stödja kommuner och regioners arbete med att etablera ett mer hållbart transportsystem.
- SKR anser att den roll som kommuner och regioner har inom arbetet med civil försvar och krisberedskap behöver uppmärksammas än mer.
- SKR anser att det inför kommande planperiod behövs en ordentlig genomlysning av hur olika krav och regleringar påverkar planering och utförande av infrastrukturåtgärder med syfte att förenkla och hålla nere kostnader.
- SKR anser att staten behöver ta ett övergripande ansvar för kostnader och genomförande av digitaliseringen av transportsystemet.

Förbundets ställningstagande

Öka satsningarna på såväl underhåll som investeringar

Att utveckla och vidmakthålla transportinfrastrukturen är ett långsiktigt arbete för stat, kommun och region samt andra aktörer i samhället. Samverkan mellan planeringsnivåerna är en förutsättning för att säkerställa ett transportsystem som bidrar till såväl grundläggande tillgänglighet och utvecklingskraft i hela landet, som till att uppfylla målen om trafiksäkerhet, klimat, miljö och hälsa.

Det finns stora behov av ökade satsningar på transportinfrastruktur, såväl underhåll som nya investeringar. Arbetet att stärka länsplanerna samt en ökad kostnadskontroll är områden SKR, precis som tidigare, ser som centrala. Trafikverket har i inriktningsunderlaget prioriterat resurser till underhåll. SKR delar Trafikverkets bild av att underhåll av befintlig infrastruktur behöver prioriteras. Samtidigt är dock behoven av nya investeringar stort. Underhållsåtgärder både inom järnväg och väg är viktiga, men det behövs ökade medel till investeringar. Att endast arbeta med slutförande av pågående investeringar är inte ett hållbart vägval för framtiden.

SKR anser att regeringen bör överväga att öka de ekonomiska ramarna med den högsta angivna nivån i inriktningsunderlaget eller mer. Det innebär minst 20 procents ökning för att klara behoven av underhåll av befintlig infrastruktur och nya investeringar.

Grön strukturomvandling förutsätter en tydlig stat som tar ansvar

De stora och samhällsomvälvande gröna investeringar som nu görs runt om i landet kräver ett ökat tempo i planering och byggande av ny infrastruktur. Investeringarna har också aktualiserat frågan om långsiktiga planeringsförutsättningar för kommuner och regioner samt frågan om riskfördelningen. De stora investeringar som nu görs är till gagn för hela Sverige och stärker landets position som ledande för den gröna omställningen globalt. Där kan kommuner inte stå för hela risken. Vidare behöver staten genom Trafikverket möta upp med den infrastruktur som krävs för att de nya industrietableringarna ska fungera.

SKR anser att staten har ett stort ansvar för att genomföra den gröna omställningen runt om i landet och behöver möta upp med nödvändig infrastruktur.

Länsplanernas ramar behöver öka avsevärt

Frågan om hur regionerna som regionalt utvecklingsansvariga har möjlighet att prioritera, och få ett effektivt genomförande av, länsplaner för regional transportinfrastruktur är en återkommande fråga inom infrastrukturplaneringen. Medskick har lämnats både till regeringen inför starten av inriktningsplaneringen

och till Trafikverket inom arbetet med att ta fram inriktningsunderlaget¹. Några särskilt angelägna frågor är nivån på ramarna, tilliten till det regionala ledarskapet utan detaljstyrning från staten, samt frågorna om en effektivare planeringsprocess med ett kostnadseffektivt genomförande.

Exempelvis anger Trafikverket i inriktningsunderlaget att det går att uppnå stora trafiksäkerhetsvinster genom prioritering av mittseparering på det regionala vägnätet och att samfinansiering från nationell plan precis som idag kan vara en lämplig modell. Det arbetssättet har inte karaktäriserats av öppenhet och effektivitet då förutsättningarna för hur och om samfinansierings ska ske till länsplaner inte har varit transparent och förutsägbart. Det sker lämpligen en fördjupad diskussion med regionerna i denna fråga inför beslut om uppdraget att ta fram kommande planer för perioden 2026-2037.

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur har en viktig roll i arbetet med att skapa ett hållbart och trafiksäkert transportsystem på det regionala vägnätet och bidra till det i städer. Genom skrivningarna i inriktningsunderlaget får de en än större roll. SKR menar att detta är önskvärt och låter sig göras.

SKR anser att ramarna för länsplanerna bör ökar avsevärt för att möta de behov som finns på regional nivå.

Genomlysning för bättre kostnadskontroll och effektivitet

Frågan om ökade kostnader inom såväl nationell plan som länsplaner är precis som regeringen adresserat högaktuell och SKR följer den med stort intresse. Det är ytterst angeläget att komma tillrätta med denna problematik. Detsamma gäller fråga om att tillse att Trafikverket upparbetar årligen tilldelade medel.

För flera åtgärder inom både nationell plan och länsplanerna har sam- och medfinansieringsavtal tecknats. Det är viktigt att belysa hur avtalsparter påverkas när kostnadsförändringar sker och att det finns en transparens inför beslut om att ändra inriktning. SKR ser det som olämpligt med ett stort inslag av med- och samfinansieringslösningar. Risken är att statens ansvar skjuts över till kommuner och regioner. Vid med- och samfinansiering behöver det finnas ett ökat inslag av samplanering och inflytande över utformning.

SKR anser att det inför kommande planperiod behövs en ordentlig genomlysning av hur olika krav och regleringar påverkar planering och utförande av infrastrukturåtgärder med syfte att förenkla och hålla nere kostnader.

Kommunerna bär kostnaderna för en stor del av den belysning som finns längs det statliga vägnätet, vilket inte borde vara ett kommunalt åtagande. Inriktningen inför kommande nationella plan bör vara att staten tar ett större ansvar för belysningen längs det statliga vägnätet jämfört med idag. Inriktningsunderlagets skrivningar

¹ Inspel till inriktningsunderlag inför infrastrukturplaner 2026-2037

<https://skr.se/skr/omskr/styrelseochberedningar/handlingarfranskr/inspeltillinriktningsunderlaginforinfrastrukturplaner20262037>

kan lämpligen mötas upp i en strategi och genomförandeplan som tydligt möter kommunala behov i denna fråga.

SKR anser att det behövs en tydlig nationell strategi om hur belysningsfrågor längs statlig väg ska hanteras och finansieras över tid.

Utveckla formerna att finansiera satsningar inom infrastrukturen

Det behövs ett bredare angreppssätt i hur transportinfrastrukturen ska finansieras. I föregående planeringsomgång föreslog SKR att nya stambanor bör finansieras utanför nationell plan. Regeringen har nu lagt om det arbetet, men frågan om ett utvecklat arbetssätt med finansieringsmodeller kvarstår. Debatten idag handlar bland annat om överskottsmålet. Genom att använda kompletterande finansieringskällor skapas förutsättningar att genomföra ytterligare angelägna investeringar tidigare än vad som annars hade varit möjligt. Det är viktigt att påtala att de finansieringslösningar som tillämpas inte bidrar till negativa effekter för den regionala kollektivtrafiken.

Idag är det stort fokus att erhålla finansiering utifrån de olika program som finns inom EU. Med en reviderad förordning för det transeuropeiska transportnätet och utpekandet av nya delar av det svenska transportnätet förväntas ytterligare möjligheter till att erhålla EU-medel till Sverige.

SKR anser att anslagsfinansieringen behöver kompletteras med andra finansieringslösningar för att möta framtidens behov inom transportsystemet. Det är även angeläget att dra nytta av de finansieringsmöjligheter som finns via EU.

I dag är det möjligt att få statlig medfinansiering för resecentrum men inte för depåer, trots att även depåer är en grundförutsättning för ett fungerande kollektivtrafiksystem. Det är kostsamt att investera i kollektivtrafikdepåer, samt spårfordon, och det bör vara möjligt att medfinansiera dessa med statliga medel inom ramen för förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

SKR anser att det behövs förordningsförändringar som möjliggör statlig medfinansiering av kollektivtrafikdepåer och spårfordon.

Inriktningsunderlaget föreslås att banavgifterna ska differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande. Detta kan få en negativ påverkan för den trafik som inte kan flyttas från de tider som järnvägen är högt belastad så som när pendel- och regionalstågstrafiken tar resenärer till och från arbetet och studier.

SKR anser att banavgifterna inte ska differentieras efter banans kapacitetsutnyttjande.

Den utdragna processen med införandet av ERTMS skapar problem på flera sätt. Bland annat att innebär nya krav svårigheter vid inköp av fordon och frågan om finansiering av ombordutrustning finns sedan tidigare med som en osäkerhet.

SKR anser att staten måste stå för de kostnader som det nu utdragna införandet av ERTMS innebär samt finansieringen av ombordutrustning.

Utveckla dagens planeringsmodell

Processen att ta fram nya planer upplevs som onödigt resurskrävande och omständligt. Det finns potential att spara både tid och pengar genom att se över processer och nyttan med de beslutsunderlag som tas fram. Den kommunala och regionala nivåns inflytande över den nationella planen bör öka. Det handlar exempelvis om bättre möjligheter att påverka hur medel till drift och underhåll prioriteras.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget lyft frågan om synen på de tre olika tidsintervall som dagens tolvåriga planeringsmodell bygger på. Kommuner och regioner har lagt om sin planering, tecknat avtal med staten och påbörjat arbete för att möta upp åtgärder i den bortre delen av den nu gällande nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. Att avbryta sådana satsningar till följd av att regeringen byter inriktning bedöms skapa en svår planeringssituation. Dessutom skapar brist på långsiktig inriktning från nationell nivå osäkerheter på kommunal och regional nivå som hämmar utvecklingen. Långsiktiga planeringsförutsättningar är en grundförutsättning att få till en tillförlitlig planering där kommuner och regioner, och andra aktörer kan möta upp utfästelser från nationell nivå. I inriktningsunderlaget förs även ett resonemang om att förskjuta planprocessen olika moment i förhållande till riksdagsval. Det är lämpligt att först se över hur planeringsprocessen fungerar i sin nuvarande form. Det är dock viktigt att regeringen i uppdraget till Trafikverket inför kommande åtgärdsplanering är tydliga med att ingångna avtal genomförs.

SKR välkomnar en fördjupad och bred diskussion om hur dagens planeringsmodell tillämpas och hur arbetet kan utvecklas med ambitionen att i det längre tidsperspektivet ha en större flexibilitet.

Omställningen av transportsystemet kräver särskilda medel

I den viktiga omställningen till fossilfrihet och för att uppnå klimatmålen för transportsektorn är det avgörande att den nationella nivån skapar förutsättningar. Många kommuner och regioner har högt ställda klimatmål, men transportsystemet är ett av de områden där de själva inte har full rådighet över alla de åtgärder som krävs för att uppnå dessa mål. Det är angeläget att åtgärder inom transportsystemet på nationell nivå samverkar och skapar synergier med åtgärder på lokal och regional nivå. Särskilda medel för att stötta kommuner i arbetet för att ställa om till ett mer hållbart transportsystem behövs. Effekterna av att stadsmiljöavtalen tas bort behöver utvärderas, bland annat med avseende på hur det påverkar anspråken på länsplanerna och fördelning av satsningar i storstadsregioner och i andra delar av landet.

SKR anser att det behövs statliga satsningar för att stödja kommuner och regioners arbete med att etablera ett mer hållbart transportsystem.

Beakta stråkperspektiv och internationella kopplingar

Utan väl utbyggda och robusta stråk genom hela Sverige kommer landets konkurrenskraft försämrats. Det finns en tydlig förväntan på att kommande infrastrukturproposition och åtgärdsplanering beskriver och möter upp i hur

Sverige ska uppfylla överenskommelser med EU. I förhandlingarna inför kommande långtidsbudget inom EU är det viktigt att Sverige skapar förutsättningar för ett adekvat genomförande av den reviderade förordningen för det transeuropeiska transportnätet, TEN-T. Utifrån det försvarspolitiska läget och det svenska inträdet i NATO tillkommer även frågor som stärkta förbindelser i öst-västlig riktning.

SKR anser att transportinfrastrukturplaneringen bör präglas av ett tydligt stråkperspektiv, med tydlighet i hur Sverige i samverkan med andra länder ska möta mål inom den reviderade förordningen för det transeuropeiska transportnätet.

Civilt försvar och krisberedskap – det offentligas roll är viktig

En fungerande och robust transportinfrastruktur är av stor betydelse för arbetet med att bygga upp det civila försvaret och förbereda för kriser. Statens ekonomiska stöd till det civila försvaret behöver därför vara både omfattande och långsiktigt. Samverkan och ökad kunskap kring hur olika aktörer kan bidra till arbetet är avgörande för ett bra resultat. SKR instämmer med eftertryck i Försvarsberedningens analys att kommuner och regioner ska vara representerade i civilområdenas och sektorsmyndigheternas arbete. Det är kommuner och regioner som kan sina verksamheter bäst. Utifrån tillgängliga resurser och särskilda kompetenser inom transportsektorn behövs även en kommande samplanering och samprioritering inom genomförandet av nationell plan, länsplaner och Försvarsmaktens behov. SKR instämmer i Trafikverkets bedömning att finansiering av Försvarsmaktens behov behöver ske i särskild ordning.

SKR anser att den roll kommuner och regioner har inom arbetet med civil försvar och krisberedskap behöver uppmärksammas än mer.

Ge Trafikverket ett tydligt mandat inom digitaliseringen

Elektrifiering, digitalisering och automatisering är förutsättningar för omställning till ett mer hållbart och effektivt transportsystem. Trafikverket är en central aktör i utvecklingen och behöver ett tydligt uppdrag att säkerställa förutsättningar för en digitalisering av hela transportsystemet.

På sikt kan en digitalisering av transportsystemet minska kostnaderna för samhället. I omställningen kommer nya lösningar att behöva byggas upp och information behöver digitaliseras, vilket initialt kan innebära stora kostnader. Det kommer exempelvis att ställas nya krav på kommuner och regioner som producenter av datamängder, såsom realtidsinformation om tillgängligheten i det kommunala vägnätet. Staten behöver ta ett övergripande ansvar för kostnader och genomförande av digitaliseringen av transportsystemet, där Trafikverket ges ett tydligt mandat att leda samverkan. Ett sådant uppdrag bör samordnas med andra relevanta myndigheter och uppdrag, exempelvis MSB (informationssäkerhet) och PTS (robust kommunikation).

Trafikverket har även en viktig roll i arbetet för att säkerställa robust och säker kommunikation för transportsystemet. Det finns idag uppenbara brister i mobiltäckningen i transportsystemet, exempelvis längs det statliga järnvägsnätet, som utgör ett hinder i utvecklingen av ett digitaliserat och elektrifierat

transportsystem. SKR vill framhålla betydelsen av att regeringen ser över möjligheten till ökad samordning och samutnyttjande av mobil infrastruktur.

SKR anser att staten behöver ta ett övergripande ansvar för kostnader och genomförande av digitaliseringen av transportsystemet, där Trafikverket ges ett tydligt mandat att leda samverkan.

Breda angreppssättet för elektrifieringen

SKR välkomnar de initiativ som tas från nationell nivå och EU-nivå för att påskynda en elektrifiering av transportsektorn. Elektrifieringens betydelse för uppfyllandet av transportsektorns klimatmål ligger framförallt bortom 2030 på grund av att utbytet av fordonsflottan tar lång tid. Därför är det angeläget att nationell nivå har ett fokus på en ökad transporteffektivitet, som minskar transportefterfrågan och främjar en överflyttning till mer hållbara transportslag.

Det är viktigt att i kommande åtgärdsplanering noga överväga vilka insatser som kan understödja elektrifieringen. Bland annat behöver nödvändiga regeländringar komma till i närtid så att relevanta investeringar på exempelvis Trafikverkets rastplatser kan förverkligas inom kommande nationella plan.

SKR anser att elektrifiering av transportsystemet är en viktig del av transportsektorns omställning där det behövs ett helhetstänk och åtgärder som inkluderar hela landet.

Säkra produktionen av biobränsle

Lokalt och regionalt producerade biodrivmedel är en del av en hållbar omställning och ett resilient energisystem med minskade importbehov, som står rustat inför en omställning inom flera sektorer. Det krävs stabila och långsiktiga förutsättningar för befintlig produktion, likväl som för utveckling och nya investeringar.

SKR understryker att kommunala och regionala intressen måste beaktas i beslutsfattande på nationell nivå och de investeringar som gjorts i hållbara system behöver tillvaratas.

Framtidens luftrum behöver en långsiktig planering

Kommuner och regioner har en viktig roll i den breda introduktionen av drönare som transportslag. Drönare i transportsystemet innebär att den fysiska planeringen genom kommunernas planmonopol möter luftrumets planering och reglering. Det är nödvändigt att staten i större utsträckning driver denna utveckling och skapar förutsättningar för genomförandet. Drönare och även elflyg kommer att göra stor nytta, särskilt i gles- och landsbygd, där tillgängligheten brister idag. Det är därför viktigt att staten ser över sitt ansvar.

Kopplat till planeringen av luftrummet finns även frågan om en helhetssyn inom och statens rådighet över flygplatssystemet. Det senare är nödvändigt och därför bör staten också ta ett mycket större ekonomiskt ansvar för de regionala flygplatserna och de som är utpekade som beredskapsflygplatser. Så här långt tillskjutna medel är inte tillräckliga och ett statligt stöd till de regionala flygplatserna bör åtminstone uppgå till 75 procent av dess kostnader.

SKR stödjer Trafikverkets förslag om att utveckla formerna för den långsiktiga planering av luftrummet och deltar gärna i ett sådant arbete. SKR anser att staten behöver ta ett större ekonomiskt ansvar för de regionala flygplatserna.

Skapa ett effektivare intermodalt transportnätverk

Transporter påbörjas och avslutas i regel på det kommunala vägnätet. Kommunerna står samtidigt inför stora ekonomiska utmaningar när det gäller att finansiera bärighetshöjande åtgärder, främst för brokonstruktioner inom arbetet med BK4. SKR stödjer inriktningsunderlagets skrivningar om att infrastrukturplaneringen behöver stödja den intermodala utvecklingen genom kapacitetsstarka trimningsåtgärder i anslutning till olika transportnoder. Detta är aktuellt inte minst för förutsättningarna för längre och tyngre transporter. Staten bör överväga finansieringslösningar som skapar incitament för väghållare där inspiration exempelvis kan hämtas från arbetet med näringslivspotten i nuvarande nationell plan.

En del i det intermodala systemet är de kommunala hamnarna. Det har länge talats om behovet av att skapa bättre förutsättningar för överflyttning av gods från väg och järnväg till sjöfart. Kommunerna är ägare av många hamnar och gör stora investeringar för att skapa bättre förutsättningar för ökade godstransporter via sjöfart. SKR välkomnar Trafikverket förslag om ett fördjupat utredningsarbete för att skapa ett effektivare intermodalt transportnätverk.

SKR anser att statlig finansiering i större utsträckning behöver bidra till hamnarnas utveckling då de är en viktig del av transportsystemet.

Lokala och regionala mål måste beaktas tydligare

SKR efterlyser en tydligare nationell målstyrning för transportsystemet där den nationella transportinfrastrukturplanen ligger till grund för en hållbar utveckling i hela Sverige. I transportsystemet behöver fysisk planering och styrmedel på nationell nivå samverka med insatser på regional och kommunal nivå. SKR delar Trafikverkets uppfattning att det är angeläget att ta ett helhetsgrepp om åtgärder för minskad klimat- och miljöpåverkan från transportsystemet och ser det som positivt att åtgärder som ligger utanför Trafikverkets rådighet inkluderas i inriktningsunderlaget. SKR efterlyser genomförande av fler åtgärder för minskad klimat- och miljöpåverkan inom Trafikverkets befintliga rådighet. Transportsystemet är sammanhängande och en prognosstyrd planering på nationell nivå påverkar på ett negativt sätt kommunernas förutsättningar att nå lokala mål, bland annat om hälsosamma och hållbara livsmiljöer.

SKR anser att det samhällsekonomiska perspektivet, med grund i en tydlig prognosstyrning, är för dominerande i underlaget. Samhällsekonomisk effektivitet är angeläget och ska vara vägledande i planeringen. SKR vill dock betona vikten av politiska avvägningar utifrån flera angelägna samhällsmål på såväl nationell, regional och lokal nivå, som viktiga för beslut om transportsystemet.

SKR har flera gånger lyft behovet av att regeringen tar fram en nationell tågstrategi som svarar upp till de ambitioner och planer som de regionala trafikförsörjningsprogrammen och andra regionala strategiska dokument ger

uttryck för. En sådan strategi kommer att vara till nytta för alla aktörer som använder transportinfrastrukturen.

SKR anser att det ska tas fram en nationell strategi för järnvägens utveckling, där stambanornas utveckling ingår.

Skapa moderna förutsättningar för planeringen av cykel

SKR delar Trafikverkets bedömning att kommunerna själva har bäst insikt i var behoven och möjligheterna till en trafiksäkrare trafikmiljö finns. Inriktningsunderlagets förslag om ändringar i trafiklagstiftningen som gör det möjligt att tillåta cykling mot enkelriktat och att tillåta högersväng mot rött välkomnas. Precis som en utredning av kommunallagen för att tillåta kommuner att ta ut en trafikstörningsavgift vid trafikstörande arbeten och aktiviteter. Inom cykelplaneringen kvarstår sedan tidigare frågan om att modernisera väglagen i frågan om var cykelvägar kan anläggas.

SKR anser att väglagen behöver ses över för att möjliggöra byggande av statliga cykelvägar även där det inte föreligger ett funktionellt samband utifrån dagens synsätt.

Kompetensförsörjning en avgörande fråga inom många områden – samverkan är en nyckelfaktor för framgång

Kompetensförsörjningen påverkar såväl förmågan till effektivt underhålls- som nyinvesteringar av infrastrukturen. SKR ser positivt på att Trafikverket tillsammans med branscher arbetar med kompetensförsörjningsfrågan exempelvis genom Järnvägsscollege. Att tydliggöra utbildningarnas kvalitet och att arbeta för yrkenas attraktivitet kräver branschernas aktiva medverkan. Det krävs dock finansiella förutsättningar för utbildningsanordnare att behålla och utveckla utbildningar och utbildningsmiljöer för att säkra utbildningsutbud. Sveriges 21 regioner är givetvis en naturlig samverkanspart, inom samtliga trafikslag, utifrån uppdraget kopplat till kompetensförsörjningsfrågor.

Ändra förhållningssättet till fyrstegsprincipen

Inriktningsunderlaget präglas inte av den stegvisa prövning av åtgärder som fyrstegsprincipen innebär. Frågan om fyrstegsprincipens tillämpning har behandlats under lång tid och kritik mot Trafikverkets förhållningssätt har framförts i flera rapporter och granskningar. Frågan berörs även inom regeringens klimatpolitiska handlingsplan. SKR anser att staten behöver ta ett större helhetsansvar för tillämpningen av fyrstegsprincipen. Kommande åtgärdsplanering behöver omfatta ett förtydligande i fråga om finansiering av steg 1- och steg 2-åtgärder, där såväl nationell plan som länsplaner i större utsträckning bör kunna prioritera en större mängd åtgärder enligt fyrstegsprincipens första två steg.

SKR anser att det behövs ett ändrat förhållningssätt och tillämpning av fyrstegsprincipen där även finansieringen av steg 1- och steg 2-åtgärder i större utsträckning kan ske via statliga medel.

Medskick inför kommande åtgärdsplanering

SKR vill påminna regeringen om den uppföljning som SKR gjorde avseende framtagandet av nu gällande plan ”Uppföljning av arbetet med nationell plan för transportinfrastruktur och länsplaner för regional transportinfrastruktur 2022-2033”². I den finns särskilda medskick som delvis behandlas ovan både till regeringen och till Trafikverket inom dels arbete med inriktningsplanering, och dels åtgärdsplanering inför kommande planperiod. Exempelvis utmaningarna med att transportinfrastrukturplaneringen är resurskrävande i förhållande till vad som går att påverka, att det behövs ett fördjupat arbete kring roller och ansvar inom arbetet samt att medfinansieringsfrågor är en särskilt utmanande område.

Avslutningsvis uppmuntrar SKR regeringen att inom kommande arbete med infrastrukturproposition och direktiv inför åtgärdsplaneringen föra en löpande och transparent dialog med SKR och dess medlemmar. Inte minst utifrån regionernas uppdrag att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur, som en del av det regionala utvecklingsansvaret.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande

² Synpunkter på genomförd planeringsprocess (2023)
<https://skr.se/skr/tjanster/rapporterochskrifter/publikationer/synpunkterpagenomfordplaneringsprocess>