

Sektionen för infrastruktur och fastigheter  
Emma Ström

## Ställningstagande om utveckling av infrastrukturplaneringen

### Sammanfattning

- SKL anser att anslagen till länsplanerna måste öka i kommande planeringsomgång samt att det måste blir mer transparent hur medelstildelning avgörs.
- SKL menar 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, vidmakthållande och underhåll används.
- SKL menar att det finns behov av att samordna de riktade statsbidragen i större utsträckning och föreslår att medel i högre utsträckning kopplas till länsplanerna.
- Det är skillnad på regionala och nationella behov och processer varför SKL menar att staten måste visa ett större intresse för de regionala och kommunala förutsättningarna i kommande planeringsomgång.
- SKL anser att processen att ta fram nya planer är onödigt resurskrävande och omständlig. Det finns potential att spara både tid och pengar i att se över processer och det beslutsunderlag som tas fram.
- SKL menar att långsiktig samhällsplanering är en förutsättning för att åstadkomma effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods- och persontransporter i hela landet. Infrastrukturinvesteringar måste baseras på långsiktiga utvecklingsstrategier och inte förhandlingar utan grund i strategiska planer.
- SKL anser att det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen, inte minst mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030.

- SKL anser att det finns behov av att kunna analysera såväl styrmedel som infrastrukturåtgärder i planeringen för att kunna skapa samhällsekonomiskt effektiva planer.
- SKL efterlyser ett tydligt ställningstagande för att medel i såväl nationell plan som länsplanerna kan användas till åtgärder även i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg.
- SKL efterlyser ett förändrat förhållningssätt till de trafikprognoser som tillämpas i infrastrukturplaneringen. SKL menar att skillnaden mellan *prognosticerad* trafik- och transportutveckling utifrån vissa förutsättningar och *önskad* trafik- och transportutveckling måste tydliggöras.

## Bakgrund

Arbetet med att ta fram regionala länstransportplaner och nationell transportplan för åren 2018-2029 avslutades nyligen. Framtagandet av transportplaner är en omfattande process och det är av stor vikt att kommunala och regionala behov och prioriteringar hörsammas, samt att tjänstemän och politik engageras och deltar i arbetet.

Följande ställningstagande utgör Sveriges kommuner och landstings (SKL) inspel till den kommande planeringsomgången, åren 2022-2033. De synpunkter som SKL framför baseras bland annat på resultaten i rapporten *Regionernas inflytande 2018* som är en undersökning om kommunalt och regionalt inflytande över den senaste planeringsomgången.

### Öka de regionala ramarna

Under de två senaste planeringsomgångarna har anslagen till länsplanerna varit mer eller mindre oförändrade samtidigt som anslagen till nationell plan ökat kraftigt. Efter den senaste planeringsomgången har även stadsmiljöavtalen vuxit stort, motsvarande en miljard kronor per år under planperioden, med medel till åtgärder som normalt hör hemma i länsplanerna. SKL ser med oro på en utarmning av länsplanerna och menar att det måste skjutas till extra medel till länsplanerna i kommande planeringsomgång.

SKL menar också att det måste bli mer transparent vad det är som avgör fördelningen av länsplaneramarna. Det är otydligt vilka kriterier som styr när medel fördelas mellan länsplaner. Exempelvis kan inte skillnader alltid förklaras av faktorer som väglängd eller befolkningsmängd. Vidare bör kostnadsövertäckning från stat till kommun och region undvikas.

## **Samordna statsbidragen**

Strukturen med statlig medfinansiering via länsplanerna och statsbidrag genom bland annat stadsmiljöavtalen och klimatklivet gör det svårt att överblicka finansieringen och genomföra en långsiktig och sammanhållen bebyggelse- och transportplanering. SKL anser att statsbidrag i högre utsträckning bör kopplas till de regionala planerna. På så vis får kommuner och regioner bättre möjligheter att tillsammans utforma en sammanhållen planering.

## **Krav på ökat intresse för regionala behov**

SKL anser att intresset för de regionala behoven och processerna måste öka på statlig nivå. Det finns områden som är av stor regional vikt eller av regional och internationell betydelse, men av mindre nationell relevans och dessa frågor behöver hanteras i dialog med Näringsdepartementet. Dessutom måste det arbete som kommuner och regioner lägger ner på att kommunicera sina behov, genom exempelvis inriktningsplanering och regionala systemanalyser, höras.

Förståelsen för behovet av politisk förankring, och den tid det kräver, måste också förbättras i kommande planeringsomgång. Den senaste planeringsomgångens förseningar har inneburit korta ledtider för regionerna och försvårat den politiska förankringen.

## **Ökat inflytande över nationell plan**

Den kommunala och regionala nivån har i dagsläget begränsade möjligheter att påverka hur medel i nationell plan används inom områden som drift, vidmakthållande och underhåll. Hur medel prioriteras har dock stor inverkan på regionala och lokala förutsättningar. När medel prioriteras fel kan det få stora konsekvenser för möjligheterna att exempelvis bedriva attraktiv kollektivtrafik. SKL menar därför att det är viktigt att den kommunala och regionala nivån ges ökat inflytande i diskussioner kring hur medel ska fördelas.

## **Effektivisera planeringsprocessen**

SKL anser att processen att ta fram nya planer är onödigt resurskrävande och omständlig. I realiteten innebär ofta en planomgång små förändringar eftersom majoriteten av medlen är låsta till befintliga åtgärder och litet utrymme finns att plocka in nya satsningar. När en planomgång dras igång med inriktningsplanering och processer kring denna skapas förväntningar som är svåra att möta när beslutsutrymmet är begränsat.

Det finns potential att spara både tid och pengar genom att se över processer och nyttan med de beslutsunderlag som tas fram. Exempelvis skulle klimat- och hållbarhetsfrågor kunna hanteras redan i inriktningsplaneringen som ramverk för åtgärdsplaneringen, snarare än att lägga stora resurser på miljöbedömningar i sent skede.

## Bättre förutsättningar för långsiktig samhällsplanering

Fungerande infrastruktur är centralt för nationell och regional konkurrenskraft och attraktivitet. Infrastrukturplaneringen ska bidra till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods- och persontransporter i hela landet. Långsiktig samhällsplanering är ett viktigt verktyg för att med förutsägbarhet och systematik verka för att uppnå denna utveckling på nationell, regional och lokal nivå.

SKL är därför kritisk mot den förhandlingsplanering som präglade den nu avslutade planeringsomgången och vill varna för att förhandlingsplanering riskerar att flytta fokus från långsiktiga strategier för samhällets utveckling till betalningsförmåga för ett enskilt objekt. Förhandlingsplanering kan innebära ett tryck på att inom en kortare tidsram komma överens om *någon* infrastrukturinvestering, och då riskerar den faktiska behovsanalysen komma i skymundan. Förhandlingar som låser upp stora delar av planerna i lång tid framöver står också i direkt motsats till ett öppet och flexibelt planeringssystem. Förhandlingsplanering kan dock föra det positiva med sig att andra nyttor diskuteras än de som normalt fångas i de samhällsekonomiska analyser som används i infrastrukturplaneringen. Exempel på nyttor som de samhällsekonomiska analyserna missar är regionala arbetsmarknads- och fördelningseffekter till följd av infrastrukturinvesteringar.

## Tydligare målbild

SKL anser att det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen, inte minst mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030. Dessutom behöver målens innebörd förtydligas: dels vad det innebär att funktionsmålet och hänsynsmålen ska vara jämbördiga och dels att funktionsmålet i huvudsak ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålen. Det behöver tydligare framgå att en god tillgänglighet är nödvändig för ett hållbart samhälle och att tillgängligheten måste utvecklas inom ramen för ett hållbart samhälle.

## Integrera styrmedel i planeringen

SKL anser att det finns behov av att kunna analysera såväl styrmedel som infrastrukturåtgärder i planeringen. Det finns med dagens system risk för samhällsekonomiskt ineffektiva lösningar, då infrastruktur och styrmedel planeras i separata processer. Det är inte heller möjligt att nå en hållbar utveckling med enbart infrastrukturåtgärder.

## Behov av förordningsförändring

SKL efterlyser ett tydligt ställningstagande för att medel i såväl nationell plan som länsplanerna kan användas till åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens två första steg. Detta förutsätter en ändring i förordningen om statlig medfinansiering så att bidrag till icke-fysiska åtgärder medges. SKL önskar även ett tydligt uppdrag till Trafikverket om att aktivt arbeta med och bidra till genomförandet av denna typ av åtgärder. I dagsläget ligger ansvaret för att genomföra steg 1 och 2 åtgärder framförallt

hos kommuner, regioner och privata aktörer, utan möjlighet till finansiering från länsplaner eller den nationella planen.

### **Trafikprognosernas roll**

SKL efterlyser ett förändrat förhållningssätt till de trafikprognoser som tillämpas i infrastrukturplaneringen. Den trafiktillväxt som speglas i Trafikverkets nuvarande basprognos kan inte anses vara förenlig med långsiktig hållbarhet, framför allt när det gäller vägtrafiken. Det behöver tydliggöras vad prognoserna representerar, och vilken roll de kan ha i olika delar av planeringsprocessen. SKL menar att skillnaden mellan *prognosticerad* trafik- och transportutveckling utifrån vissa förutsättningar (exempelvis beslutad politik) och *önskad* trafik- och transportutveckling måste tydliggöras samt vilka styrmedel som kan leda till uppsatta mål.

Sveriges Kommuner och Landsting

**Lena Micko**  
**Ordförande**