

Sammanfattande texter, regionala inspel

Skrivningarna i följande avsnitt bygger på inspel från regioner (länsplaneupprättare), Sveriges kommuner och regioner (SKR), samt från de regionala samarbetskonstellationerna Botniska korridoren, Regionsamverkan Sydsverige och Mälardalsrådet. I texten återfinns även prioriteringar belysta i remissvar för inriktningsplanen och den nationella planen för åren 2022–2033. Nedan kallas inspel från alla ovanstående aktörer för *regioner*.

Typen av dokumenten som har beaktats i denna sammanfattning är de senaste versionerna av:

- Regionala utvecklingsstrategier (RUS)
- Systemanalyser
- Länsplaner för transportinfrastruktur
- Trafikförsörjningsprogram
- Remissvar inriktningsplaneringen 2022–2033
- Remissvar nationell plan 2022–2033
- Möten med regionala utvecklingsstrategier

Dokumentet varierar i utgivningsdatum med det äldsta från 2016. De flesta dokument är dock från 2019–2022 men det kan hända att redovisade ståndpunkter och åsikter från regionerna har ändrats sedan dess.

Generella utmaningar och förutsättningar

I de inspel som inkommit till Trafikverket beskrivs ett flertal utmaningar som de flesta regioner gemensamt står inför. Remissvar på nationella planen 2022–2033 från flera regioner nämner att planförslaget saknar ett regionalt perspektiv och att hänsyn inte tas till utmaningar och möjligheter för respektive region. Det som beskrivs som den viktigaste och svåraste utmaningen bland en majoritet av regionerna handlar om att förbättra tillgängligheten inom ramen för hänsynsmålet. Att arbeta mot funktionsmålet och samtidigt mot en omställning till ett fossilfritt transportsystem beskrivs som utmanande. Därtill har många regioner en relativt stark befolkningstillväxt och efterfrågan på transporter bedöms att öka för lång tid framöver. Mindre regioner har behov av att förstärka tillgängligheten till andra regioner och att förstärka tillgängligheten till omkringliggande arbetsmarknader. Mindre regioner utan direkt närhet till storstadsområden

behöver förstärka tillgängligheten till dessa och tillgängligheten till våra grannländer är viktig för flera regioner. För regioner med betydande produktion och industri eller med viktiga funktioner för godshantering så är tillgänglighet till effektiva godstransporter en stor utmaning att hantera. En majoritet av regionerna belyser vikten av en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Flera regioner beskriver en växande industri och volymerna av gods förväntas öka under lång tid framöver. De flesta regioner prioriterar underhåll av infrastrukturen, där krav på god standard på den statliga järnvägen ställs för att regionala satsningar ska få effekt. Flera regioner understryker vikten av regional- och småskalig infrastruktur för att klara utmaningar som klimatmålen.

Klimat

De flesta inspel från regionerna beskriver behovet av att ställa om transportsystemet och att fasa ut fossila bränslen. På nationell och regional nivå anser regionerna att järnvägen har störst potential, både för person- och godstransporter, och är viktigast för att upprätthålla tillgängligheten och samtidigt nå målen om minskade utsläpp. Regionerna belyser behov av investeringar för ökad kapacitet och större flexibilitet i både regionalt och nationellt järnvägsnät. På lokal nivå beskrivs behoven av att förbättra möjligheterna för aktiv mobilitet i form av gång- och cykeltrafik som en viktig del för att klara utmaningen. God framkomlighet för kollektivtrafik på väg beskrivs också som viktig för att förbättra tillgängligheten i städer och för att uppnå en överflyttning av resor med bil till kollektivtrafik.

Vägtransporter bedöms av många regioner att fortsatt vara viktiga för att upprätthålla tillgängligheten i hela landet och för att transportera gods där sjöfart eller järnväg inte är alternativ. För att klara omställningen i transportsystemet är det därför viktigt att ställa om mot elektrifiering och förnybara bränslen. Några regioner anser även att det behövs kompensatoriska åtgärder för landsbygden i en omställning till fossilfria bränslen, då höjda skatter på fossila bränslen drabbar landsbygden hårt. Utöver det finns behov att möjliggöra för längre och tyngre lastbilstransporter för effektivare godstransporter. Att påverka beteende är ett sätt att minska efterfrågan på transporter, och att möjliggöra statlig finansiering av åtgärder enligt steg 1–2 i fyrstegsprincipen anser många regioner vara ett verktyg för att klara klimatutmaningen. Storstadsregioner nämner att satsningar på kollektivtrafiken, där resenärsvolymen är som störst, är en nationell angelägenhet för att klara av klimatomställning, tillväxt och bostadsutbyggnad. Mindre regioner ser positivt på satsningar som stadsmiljöavtal, men anser att medlen bör fördelas mer jämnt över landet. Många regioner belyser en prioritering av miljö- och trimningsåtgärder som snabba och effektiva lösningar.

Trafiksäkerhet

De regionala inspelen till Trafikverket beskriver få utmaningar som är direkt kopplade till trafiksäkerhet. Några regioner belyser vikten av att fortsätta arbeta mot Nollvisionen och lyfter fram länstransportplanerna som det viktigaste verktyget i det arbetet. Det regionala vägnätet har större behov av modernisering och investeringar för ökad trafiksäkerhet än det nationella vägnätet. Ökade kostnader har gjort att medel i länsplan inte har räckt till och regionerna ser behov av ökade anslag i planen för att arbetet med Nollvisionen ska gå tillräckligt snabbt. I senaste planomgången lyftes behovet av mötesseparerade vägar och flertalet regioner ställer sig bakom den satsning som gjordes. En fortsatt satsning på mötesseparerade vägar lyfts som en viktig del i trafiksäkerhetsarbetet. Utmaningen att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter lyfts specifikt av en region. En positiv inställning till samfinansierade investeringar i form av trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder på de anslutande statliga vägarna lyfts av flera regioner, dock har ett par regioner tagit upp svårigheter med att ta del av samfinansieringsmöjligheterna. Dessutom nämner flera regioner att trafiksäkerhetsåtgärder är en prioritet i planeringen och genomföranden av infrastrukturprojekt.

Samhällssäkerhet och beredskap

Transportsektorn ses av många regioner som väsentlig för samhällsviktiga transporter i kris- och krigssituationer. I de åtgärder som avses för samhällssäkerhet och beredskap föreslås att satsningar som en reservhamn på Gotland kunna ingå. Det säkerhetspolitiska läget har återaktualiserats och behovet av återuppbyggnaden av strategiska lägen tas upp, vidare önskas detta komma in i ett tidigt skede som inriktningsplaneringen. Regionala flygplatser tas upp som avgörande för samhällets förmåga till skydd och beredskap och kräver ett ökat finansiellt engagemang. Ett nationellt systemperspektiv på flyginfrastrukturen efterlyses, till exempel utifrån ett beredskapsperspektiv.

Underhåll

Många regioner understryker vikten av att upprätthålla tillförlitlighet och robusthet i befintlig infrastruktur. Underhåll av infrastrukturen är prioriterat av flera regioner, där krav på god standard på den statliga järnvägen ställs för att regionala satsningar ska få effekt. Detta bör inte påverka det behov av nyinvesteringar som finns. Potten för vidmakthållande anses även av en del regioner ha ett behov av utökning så att vissa underhållsåtgärder inte bortprioriteras. Ett antal regioner lyfter ökade underhållsbehov framöver då ett stort antal anläggningar, främst på järnväg, har uppnått sin tekniska livslängd. Underhåll på stråk med stora trafikflöden lyfts fram som prioriterade av vissa regioner, men även åtgärder kopplat till bärighet och tjälsäkring på det mindre vägnätet lyfts fram som viktiga åtgärder.

Europavägarna lyfts också av flera regioner som prioriterade för att upprätthålla ett robust transportsystem. Vidare lyfts driftsäkerhet av stödsystem, som elförsörjning eller signalsystem, som viktigt och bör prioriteras högre för att minska antalet stoppande fel i järnvägsnätet.

Tillgänglighet stad – land

Järnvägen lyfts fram som stommen i en god tillgänglighet mellan landets städer och dess landsbygd. På regional nivå finns behov av satsningar och underhåll på regionala järnvägsstråk. För god tillgänglighet på nationell nivå efterfrågar flera regioner ett nationellt järnvägsnät dimensionerat för 250 km/h. Slutförandet av EU:s stomnätsskorridorer och uppfyllandet av kraven i *Förordning om främjande av genomförandet av transeuropeiska transportnätverk (2017/18:FPM)* och de gemensamma gränsöverskridande stråken inom Norden är viktigt för den fortsatta utvecklingen av vårt transportsystem och ökad tillgänglighet. Flyget och tillgänglighet till flygplatser lyfts även som en viktig funktion för tillgänglighet och långväga resor, samtidigt som väginfrastrukturen är angelägen för att säkerställa tillgänglighet och framkomlighet. För regioner som Gotland är även en säkrad och utvecklar färjetrafik nödvändig för att uppnå tillgänglighetsmålen.

Ett par regioner efterfrågar tydligare formulering av nationella mål för infrastrukturens funktion samt tydliga målar för när dessa funktioner ska vara uppnådda. Framtida inriktning för transportsystemet bör också fokusera på hur effektiva gods- och persontransporter kan nås på landsbygden och inte enbart i städerna. För människor på landsbygden kan utmaningen vara större där vägtransporter ses som det enda alternativet för att uppnå god tillgänglighet. Där en försämrad funktion i lågtrafikerade områden anses förstärka skillnaderna mellan stad och land. Redogörelse för hur beteendepåverkande insatser och åtgärder möjliggörs för gods- och persontransporter i mindre tätorter och på landsbygd är önskvärt. Ett par regioner pekar också på höjda hastigheter på väg som ett verktyg för att stärka tillgängligheten mellan städer och landsbygd. För att uppnå god tillgänglighet i hela landet bör den kommunala fysiska planeringen verka för en koncentrerad och sammanhållen bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. I inspelen från regionerna i norra Sverige lyfts besöksnäringen och de gröna näringarna som en allt viktigare roll i den svenska ekonomin. Det är viktigt att tillgängligheten till dessa näringar speglas i nästa nationella plan för transportsystemet. Trimningsåtgärder anses av flera regioner vara snabba och effektiva lösningar för en förbättrad kapacitet och tillgänglighet.

Gods

En majoritet av regionerna belyser vikten av en överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart samtidigt som flera regioner förutser ökade volymer av gods i framtiden. Det beskrivs också utmaningar med bristande hållbarhet, hinder för överflyttning av gods, lågt kapacitetsutnyttjande, finansiella och regulatoriska begränsningar, en marknad i förändring, behov av omställning av vägtransporterna, samt ett samspel på flera nivåer. För att lyckas krävs stora investeringar och underhåll i järnvägsnätet, där en ny målbild för ett nationellt järnvägsnät för 250 km/h bedöms kunna snabbt ge stora nyttor.

Det råder idag kapacitetsproblem på flera delar av stambanorna för att lyckas flytta över godstransporter till järnväg. Där alternativet att flytta över gods till järnväg eller sjöfart är svårt att uppnå finns behov av längre och tyngre lastbilstransporter (HCT). Satsningen på BK4 bör fortsätta och utvecklas, men även möjligheterna till längre godståg behöver förbättras. Flertalet regioner menar att multimodala transportkedjor behöver utvecklas. Byten av transportslag kan gynnas genom att utveckla hamnar, terminaler, samlastning samt att anpassa regelverk och avgiftssystem för de olika trafikslagen. Det uttrycks ett behov av ökad medfinansiering av hamn- och terminalbyggnader för att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Elektrifiering av järnvägar ses också som en möjliggörare för fler fossilfria godstransporter.

Det internationella perspektivet måste beaktas i infrastrukturplaneringen mot bakgrund av godstransporternas betydelse för Sveriges exportintensiva industri. EU:s stomnätskorridorer och stomnät för godstransporter behöver utvecklas och nationella och regionala anslutningar till dessa bör stärkas. Nästa nationella plan för transportsystemet bör innehålla en tydlig planering och målbild för järnvägen och för när Sverige avser att uppfylla sin del av det europeiska transportnätet, både stomnät och det övergripande nätet. För Region Gotland är sjöfart enda alternativet för godstransporter och regionen är sårbar då reservhamn i dagsläget saknas.

Teknikutveckling/digitalisering

Många regioner ser digitalisering och energieffektivisering som nödvändiga verktyg i arbetet omställningen till fossilfrihet. Utvärdering av användningen av digitalisering, automatisering och smarta lösningar krävs för att optimera resursanvändning och effektivisera drift och underhåll. Flera regioner lyfter elektrifiering som en viktig del av det framtida transportsystemet. Regionerna ser både elektrifiering av fordonsflottan och elektrifiering av vägar som delar av det. För att uppnå en elektrifiering av fordonsflottan behöver tillgängligheten till ladd-infrastruktur förbättras, den behöver också vara sammanhållen och relativt likvärdig över hela landet. Det behöver vara enkelt

för privatpersoner eller företag att välja elektrifierade fordon och ytterligare incitament och styrmedel behöver utvecklas för att snabba på övergången. Planerade pilotsträckor för elväg behöver genomföras och några regioner efterlyser ett nationellt utpekad stamnät för elvägar. Det behövs även en mångfald bland fossilfria drivmedel och en kombination av styrmedel och en långsiktig klimatanpassad energipolitik. Elektrifiering av regionala järnvägar anses möjliggöra både fler fossilfria personresor och godstransporter.

ITS-lösningar har potential att effektivisera användningen av europavägarna med till exempel ökad framkomlighet för busstrafik och bättre samordning mellan trafikslagen. Implementeringen av ERTMS på järnväg bör säkerställas och fullföljas. En anpassning av både väg- och järnvägsnätet till ett digitalt samhälle är viktigt, och en region lyfter vägnätets strukturella roll i utbyggnaden av bredbandsinfrastrukturen. Inför nästa planomgång bör bredband ses som en del av infrastrukturen och att se bredband och infrastruktur i symbios som en del av samhällsplaneringen. En utmaning som regioner i norra och mellersta Sverige står inför är att digitalisering i normalfallet finansieras av brukarna vilka i dessa regioner är färre.

Kompetensförsörjning

I ett inspel lyfts kompetensförsörjningen inom samhällsbyggnad och infrastruktur fram. Den bör säkerställas och inkludera hela kedjan från planering till genomförande. Kompetensförsörjningen är viktig för att undvika ökade kostnader och förseningar av projekt och staten förväntas ta sitt ansvar gällande den eftergymnasialt utbildade arbetskraften.

Inspel om processen och övrigt

Fördelning av medel i länstransportplanerna och nationell plan

I de inspel som inkommit till Trafikverket handlar en betydande del om förslag på förändringar av förordningar och av länstransportplanerna. En majoritet av regionerna anser att fördelningen av medel i länstransportplanerna behöver utökas i relation till medlen i nationell plan för transportsystemet. Anslag till länstransportplanerna har ökat något de senaste omgångarna, medan ramarna i nationell plan ökat markant. Missnöje med fördelningen av de ekonomiska ramarna som är grundad till övervägande del på antalet folkbokförda invånare i respektive region uttrycks. Omfattningen av vägnätet eller trafiken som bedrivs på vägarna tas inte tillräckligt hänsyn till. Till exempel finns behov av statlig finansiering av utbyggnad av BK 4-vägar i mindre kommuner.

Statlig finansiering och kostnadskontroll

Kostnadsökningar och osäkra kalkyler begränsar länstransportplanernas fria utrymme och flexibilitet. Regionerna ser länstransportplanerna som viktiga för att klara utmaningar inom klimat och trafiksäkerhet och behöver således utökade ramar. Den nuvarande bristen på kostnadskontroll särskilt i tidiga skeden leder till besparingar i projekt vilket leder till sämre infrastrukturåtgärder. Det anses vara viktigt med en dialog med berörda parter samt på ett transparent sätt redovisa innebörden av kostnadsreducerande åtgärder i projekten. Opålitliga kalkyler resulterar i osäkerhet kring det fria utrymmet som finns i länstransportplanerna. Därav efterfrågas att uppdrag ges till Trafikverket för att se över detta för att redan initialt kunna ta fram mer pålitliga kalkyler.

Samordning av statsbidrag och flexibilitet

Flertalet regioner efterfrågar att statsbidrag från länstransportplanerna och stadsmiljöavtalen bör samordnas och även stadsmiljöavtalen bör knytas till länstransportplanerna. Länsplaneupprättare har ansvar för regional utveckling och bör därför ha större påverkan och insyn vid fördelning av statsbidrag. Flertalet regioner anser också att mindre utrymme i planerna bör låsas för specifika satsningar eller av objekt knutna till förhandlingar. Regionerna önskar större flexibilitet och möjlighet att friare använda större delar av anslaget i länstransportplanerna. Flera regioner lyfter också behovet av att återinföra statsbidrag för spårfordon samt införande av statsbidrag för depåer och ladd-infrastruktur. Ett par regioner vill även att staten tar ett större ansvar för finansiering av stationslägen och anslutningar till nationell infrastruktur, samt för regionala flygplatser.

Gränsen för namngivna objekt

I äldre dokument från regioner belyste många regioner behovet av att höja gränsen för namngivna objekt i länstransportplanerna. Denna gräns har sedan dess ökat från 25 miljoner till 50 miljoner vilket sedan i nyare dokument visas uppskattning för. Kostnadsökningar i projekt betyder att även mindre åtgärder ofta överskred gränsen för namngivet objekt. Detta ledde till att planen blev mindre flexibel och planeringstiden för mindre åtgärder blev onödigt lång. En höjd gräns anses av regionerna göra att åtgärder från åtgärdsvalsstudier blir mer genomförbara. Den gamla lägre gränsen för namngivna objekt ledde också i vissa fall till etappindelning av åtgärder, vilket ökar kostnader och effektivitet vid genomförande.

Förenklad planprocess och regelverk

Flera regioner efterfrågar en förenklad och mer effektiv planprocess för mindre åtgärder och beskriver till exempel att planprocessen i vissa fall kostar mer än byggnationen. Det efterfrågas också att Trafikverket utreder mer kostnadseffektiva åtgärder inom framför allt gång- och cykeltrafik. Ett antal

Skapat av
Wendel Jakob, US

Dokumentdatum
2023-08-04

regioner efterfrågar ett förenklat regelverk för byggnation av statliga cykelvägar. Att förenkla planeringsprocessen för enklare åtgärder samt att modernisera Väglagen för att underlätta för byggnation av cykelvägar är ytterligare exempel på inspelade förslag från regionerna. Bland annat föreslås begreppet *allmän samfärd* förtydligas till att innefatta cykelvägar i Trafikverkets planeringsdirektiv samt i Väglagen. Vidare föreslås begreppet *funktionellt samband* omdefinieras i Väglagen så att cyklisternas behov prioriteras före kravet på närhet till statlig väg.

Statlig finansiering enligt fyrstegsprincipen

Många regioner efterfrågar en förändring för att möjliggöra statlig finansiering från både nationella planen och länstransportplanerna av åtgärder enligt steg 1–2 i fyrstegsprincipen. Flera regioner anser att Trafikverket bör få ett tydligt uppdrag att aktivt arbeta med åtgärder enligt steg 1–2 som i dag inte är möjligt enligt gällande tolkning av styrande förordningar. Ansvar för att genomföra åtgärder enligt steg 1–2 ligger idag hos kommuner, regioner eller privata aktörer utan möjlighet till finansiering från nationella planen eller länstransportplanerna. Flera regioner belyser betydelsen av fyrstegsprincipens första två steg för att på ett kostnadseffektivt sätt påverka efterfrågan av transporter och omfördela resor till hållbara trafikslag.

Planeringsprocessen, samverkan, regionalt inflytande

De flesta regioner ser behov av ökat regionalt och kommunalt inflytande i kommande planering, och för att klara de utmaningar som transportsystemet står inför krävs mer gränsöverskridande planering och samverkan. Regionerna efterlyser med transparens och inflytande över hur medel fördelas i nationella planen och efterfrågar ett ökat statligt intresse för de regionala och kommunala förutsättningarna. Flertalet regioner belyser också vikten av att nästa planomgång bör styras utifrån en målstyrd planering snarare än en prognosstyrd planering. Vilken betydelse prognosticerad trafik har i planering av transportinfrastruktur behöver förtydligas. Regionala utvecklingsstrategier (RUS) behöver beaktas i kommande planomgång och det internationella perspektivet är enligt enstaka regioner idag en brist. Det efterlyses även en redogörelse över hur de regionala underlagen som systemanalyser, länsplanetransporter och liknande strategidokument har beaktats. Krav ställs på mer dialog och transparens samt ett ökat intresse för regionernas kompetens. Vidare förväntar sig flera regioner att beslutade åtgärder i infrastrukturen genomförs enligt plan. Ytterligare förseningar av åtgärder riskerar att medföra negativa konsekvenser för såväl trafik som tillväxt.

Skapat av
Wendel Jakob, US

Dokumentdatum
2023-08-04

Dokumentegenskaper: Skapat av Wendel Jakob, US Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2023-08-04, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.