

## Remissvar

### Mottagare

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
kopia till: [li.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:li.nationellplan@regeringskansliet.se)

Datum: 2024-04-15

Dnr: LI2023/03919

## Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037, rapport 2024:003

Samhällsbyggarna samlar alla som är med och utvecklar, bygger och förvaltar vårt samhälle. Vi är en branschövergripande ideell nätverksorganisation med 3 500 medlemmar som har spetskompetenser inom samhällsbyggnadsområdets alla delar.

### Sammanfattande punkter

- Fokus bör ligga på att underhålla och optimera befintlig infrastruktur och att bättre använda den infrastruktur vi redan har.
- Kompetensutveckling och innovation är avgörande för Trafikverkets uppdrag. Detta omfattar också andra aktörer nödvändiga för att Trafikverkets leverans men även andra huvudmän för samhällets fysiska infrastruktur såsom kommuner, regioner, VA huvudmän och elnätsägare. Idén om ett gemensamt kompetensråd bör genomföras snarast.
- De ökade möjligheterna till rationalisering genom digitaliseringen behöver lyftas fram och realiseras ytterligare. Data behöver tillgängliggöras till fler för att nå framgång.
- Trafikverket bör som största enskilda beställare få ett särskilt uppdrag gå i bräsch för och driva den digitala utvecklingen och innovationer.

### Den fysiska infrastrukturen generellt

Värdet av Sveriges sammanlagda fysiska infrastruktur kan redovisas som årskostnad, som årliga investeringar och som andel av landets samlade tillgångar. Än större värde representeras av de samhällsaktiviteter som har nytta av och är beroende av en fungerande tillförlitlig fysisk infrastruktur. Detta gäller Trafikverkets ansvarområde men också all regional och kommunal fysisk infrastruktur. Samma utmaningar som Trafikverket tar upp i sitt förslag och i tillhörande underlagsrapporter är till största delen giltiga för övriga delar av landets fysiska infrastruktur som tillsammans är avgörande för den enskildes dagliga liv och effektivitet i alla samhällsfunktioner. Hanteringen av den lokala, kommunala infrastrukturen är sammanlagt i samma storleksordning som Trafikverkets aktiviteter men fördelat på många huvudmän. Kompetens och metodutveckling inom Trafikverket blir därför av stort värde för ett än större sammanhang.

Samhällsbyggarna vill lyfta behovet av ytterligare utveckling av analyser och metoder för att optimera resursanvändningen där många av de metoder som Trafikverket tillämpar kan vara

grund och förebild för utvecklingen generellt. Detta gäller inte minst fyrstegsprincipen, främst steg 1 och 2, som kan förväntas leda till att vi använder befintlig infrastruktur mer effektivt än idag.

Generellt behöver kunskap kring livscykelkostnader utvecklas och tillämpas i betydligt större utsträckning än idag. Beslutsfattare behöver ha större förståelse för de långa tidsperspektiven som investeringsverksamhet innebär och underlag för beslut, inklusive beskrivning av osäkerheter i kalkyler och prognoser, behöver förbättras. Noteras bör att det inte endast handlar om pengar i analyserna. Även klimatpåverkan och andra områden bör analyseras utifrån samma principer även om metoderna skiljer mellan perspektiven. Denna aspekt bör särskilt beaktas i samband med frågor som behandlas i underlagsrapporten om kompetens.

### Samverkan mellan aktörer

Det framgår både direkt och indirekt i inriktningsunderlaget att Trafikverkets verksamheter inte ensamt räcker för att nå hållbarhetsmålen eller samhällsekonomisk effektivitet. Samverkan med kommuner behöver utvecklas till exempel genom regionala planer och stadsmiljöavtal. Särskilt bör behovet uppmärksammas av ytterligare samordning mellan den nationella planen och avtalade statliga åtaganden vad gäller planering och utbyggnad av kommunal infrastruktur i samband med bostadsutveckling. Dessutom behöver samverkan med andra påverkande och berörda aktörer utvecklas med exempelvis systemmyndigheter, det privata näringslivet och akademien.

Samhällsbyggarna vill poängtera behovet av att samordnat lyfta fram den utveckling som redan pågår till exempel inom de statliga innovationsprogrammen för att på snabbast möjliga sätt utvärdera, sprida och implementera åtgärder som påskyndar omställning till en mer hållbar och effektiv transportsektor.

### Kompetensförsörjning och den ideella sektorn

Förutom pengar är kompetensen hos de som ska besluta om och hantera åtgärderna en avgörande faktor för ett framgångsrikt arbete med infrastrukturen. Och behovet ökar i takt med satsningarna – något som Trafikverket menar blir allt svårare att tillgodose.

Här kan den ideella sektorn spela en viktig roll. Samhällsbyggarna, för att ta ett närliggande exempel, har som syfte att stärka medlemmarna och sektorn. Det gäller inte minst genom branschöverskridande samverkan. Dessutom har vi en väl utvecklad verksamhet som sammanför yrkesverksamma och studenter, kunskapsöverföring mellan bransch och akademi, samt forum för aktuella ämnen. Vi genomför också utbildningar själva och i samarbete med akademi och andra utbildare. Vi menar därför att branschens ideella krafter bör få en tydligare roll i kompetensförsörjningen till Trafikverket.



## Innovationsledning

I tidigare remissvar har Samhällsbyggarna lyft fram innovationsledning som en allt viktigare kompetens, i synnerhet inom Trafikverket som är en myndighet med förmåga och resurser att driva på utvecklingen i rätt riktning. Därför är det glädjande att det senaste inriktningsunderlaget innehåller en särskild avdelning om de offentliga affärernas roll för innovation och måluppfyllelse.

De som leder projekt och utvecklingsinsatser behöver kunna leda i förändring, hantera och beskriva osäkerheter och arbeta mer agilt till skillnad från dagens ofta traditionella och linjära projektupplägg. Innovationsupphandling är därför ett av de viktigaste områdena att fortsätta utveckla.

I inriktningsunderlaget lyfts också att staten och Trafikverket bör stärka kompetens inom innovation. Det nära samarbete mellan forskning, offentliga aktörer och näringsliv som lyfts fram är bra – och påminner särskilt om fördelarna med att involvera den ideella sektorn i detta.

## Digitalisering och tillgängliggörande av data

Trafikverket är en av de största aktörerna i Sverige som bidrar med nya samhällsviktiga data. Vi ser denna data som en resurs för hela samhällsbyggnadsprocessen. Samma data ska kunna användas från början till slut av alla aktörer i processen: från insamling av nya data, till att göra underlag i planer, till att göra all projektering, till att färdigställa infrastrukturen och till sist att klara av drift och underhåll för den färdiga anläggningen.

För att klara detta krävs ett datadrivet arbetssätt där återvinning och delning av data utgör grunden. Vi ser det viktigt att Trafikverket beskriver och återger på vilket sätt den nationella planen tar hand om resursen data, så att hela samhället kan ta del av samt få möjlighet till att använda den.

Alla aktörer är beroende av rationella, digitala processer bland annat för att få fram tillstånd för att bygga anläggningar och hus. Öppna geodata och fastighetsdata behöver bli tillgängliga. Den formella planprocessen och att den juridiska grunden för byggande behöver bli digital.

## Prognoser

Prognoserna för trafikutvecklingen är behäftade med osäkerheter av olika slag, till exempel framtida utvecklingen gällande befolkning, ekonomi och teknik. I underlaget saknas ett mer genomgripande resonemang om att den nationella planen och de regionala planerna skulle kunna innehålla faktorer som i stället styr efterfrågan. Ett sådant synsätt ligger mer i linje med inriktningen om att ta hand om det vi har i första hand och fokusera på att använda befintlig infrastruktur bättre. Vilken total kapacitet vi har i det befintliga systemet behöver kartläggas och fördelas genom information, olika former av incitament och formella regleringar. Utifrån det skulle man kunna beskriva vilken efterfrågan utöver den som täcks av befintlig struktur är det samhällsekonomiskt intressant att tillgodose.



Vi ställer oss även frågande till att utgångspunkten är växande biltrafik i den enda prognos som används till grund för inriktningsplaneringen. Detta skapar inte bara ökande målkonflikter med såväl nationella mål som internationella åtaganden, det stämmer dessutom illa med historisk erfarenhet. Snarare blir resultatet överinvesteringar i vägprojekt som genererar mer biltrafik.

## Klimat

Samhällsbyggarna saknar en del diskussioner om Trafikverkets roll för minskad klimatpåverkan. Trafikverket står för omkring 30 procent av anläggningsmarknadens omsättning. En byggherre i den storleksordningen bör kunna visa vägen inom detta område.

När det gäller transporterna saknas ett vidare resonemang hur Trafikverkets transportarbete och prioriteringar kan påverka efterfrågan, inte enbart när det gäller vägtrafiken utan alla trafikslag, vara av nytta. Som rapporten lyfter fram bör Trafikverket ha en aktiv roll i elektrifiering, digitalisering och automatisering för ett effektivare transportarbete.

## Vårda det vi har

Samhällsbyggarna delar och vill ge stöd åt Trafikverkets uppfattning om att det är viktigast att vidmakthålla funktionen i den befintliga infrastrukturen. Innan åtgärd beslutas bör den inverkan som underhållsarbetena har på hela transportarbetet kartläggas och de metoder som tillämpas för att minimera störningar beskrivas. Exempel är inverkan på förseningar och möjligheten till tyngre och längre fordon. Konsekvenser för brukarna vid genomförandet av åtgärder i befintliga anläggningar, såsom provisoriska lösningar för passage eller justerade tidtabeller, behöver belysas och räknas in i den totala ekonomin. Information till berörda professionella aktörer och allmänhet är här av särskild vikt.

## Hårda prioriteringar krävs

Ekonomiska begränsningar är en tung faktor i planeringen. Den ekonomiska planeringsramen är omkring 80 miljarder kronor per år. Det är väldigt mycket pengar – men hur mycket är det i förhållande till den nytta den infrastruktur som Trafikverket ansvarar för gör för samhället? Sveriges BNP uppgår till cirka 5 000 miljarder och statsbudgeten är 1 000 miljarder kronor per år. Samhällsbyggarna saknar ett samhällsekonomiskt resonemang om dessa 80 miljarder är den mest samhällseffektiva nivån och hoppas att ett sådant resonemang kan initieras inom ramen för fortsatt arbete utifrån Trafikverkets förslag. De satta ramarna innebär ett behov av strikta prioriteringar vilket naturligtvis gäller oavsett vilken nivå på ramarna som sätts.

**Dag Björklund**  
*ordförande Samhällsbyggarna*