

2021-01-27

Diarienummer: Ä 2020-4126

Infrastrukturdepartementet

Remissvar Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022—2033 och 2022—2037

Tillväxtverket arbetar för att stärka företagens konkurrenskraft. Det gör myndigheten genom att skapa bättre förutsättningar för företagande och attraktiva regionala miljöer där företag utvecklas.

Transportsystemet och möjligheten till mobilitet är en viktig förutsättning för företagens konkurrenskraft och hållbar regional utveckling

Tillväxtverket arbetar med flera aktörer för att stärka sambanden mellan näringslivsutveckling och samhällsplaneringen. Tillväxtverket har även en särskild roll som ansvarig myndighet för turism och besöksnäring samt regional utvecklings- och samordnad landsbygdsolitik. Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Sammanfattning

För att bidra till en hållbar regional utveckling, en omställning och goda möjligheter att bo och verka i hela landet anser Tillväxtverket att det behövs en mer innovativ process för långsiktiga investeringar i transportsystemet. Detta för att fånga upp och värdera möjligheter som satsningar på transportsystemet innebär i samspel med fler aktörer.

Sammanfattande synpunkter

- Tillväxtverket instämmer i förslaget om ett ökat anslag till vidmakthållande av befintligt infrastruktursystem. Detta för att stärka den regionala kapaciteten och förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv i alla delar av landet.
- Tillväxtverket anser att näringslivsperspektivet behöver breddas och utvecklas kopplat till investeringar i transportsystemet. Ett mer trafikslagsövergripande perspektiv tillsammans med ett bredare perspektiv på näringsliv, både i prioriteringar och i de samhällsekonomiska kalkylerna, är viktigt.
- Tillväxtverket instämmer i ambitionerna om en bredare samverkan inom planeringen. Vi anser dock att det är viktigt med dialog och dubbelriktad påverkan i en sådan process. Att det krävs gemensamma målsättningar för att lyckas med samverkan både mellan myndigheter och i en flernivåsamverkan.
- Tillväxtverket stödjer en starkare koppling mellan regionala utvecklingsstrategier (RUS) och infrastrukturplaneringen. Men kan konstatera att de territoriella perspektiven i flertalet av landets nuvarande regionala utvecklingsstrategier är vaga.

- Vi anser att flernivåsamverkan och kommunernas möjlighet att påverka sin utveckling kopplat till samhällsplaneringen bör stärkas. Att de ska ha förmåga och kapacitet till att påverka, planera och inte minst att genomföra insatser som resulterar i att utveckla den fysiska miljön och kommunens attraktivitet.
- Tillväxtverket anser att inriktningen mer bör gå i linje med ett klimatneutralt EU 2050. Omställning till elektrifiering och biodrivmedel bör kompletteras med att arbeta för ett transporteffektivt samhälle kopplat till infrastrukturplaneringen. Att säkerställa tillgången till hållbar energi är ett angeläget arbete som många aktörer, i samverkan, behöver arbeta med.
- Tillväxtverket anser att utbyggnadstakten för nya stambanor är allt för långsam och äventyrar nyttan med projektet. För långt driven kortsiktig kostnadseffektivitet för ett infrastrukturprojekt äventyrar nyttoeffekterna.
- Tillväxtverket anser att höghastighetsjärnvägen bör finansieras utanför den nationella planen. På detta sätt kan byggnationen ske utan att tränga undan angelägna behov i Sveriges hela transportsystem.
- Tillväxtverket står bakom att den omställning som transportområdet går igenom kräver ny kunskap, innovativa lösningar och samspel med andra samhällsutvecklare. Föreslagna forskningsinsatser som lyfts i inriktningsunderlaget är dock av mycket teknisk karaktär. Vi ser behov av forskning och innovation kopplat till omställning och planeringsprocesser, mer kunskap om landsbygdens möjligheter och omställningens effekter på ett jämförbart och inkluderande transportsystem för landsbygd och stad.
- Idag finns en samverkan mellan Tillväxtverket och Trafikverket avseende kompetens och verktyg för att bredda och fördjupa perspektiven. Tillväxtverket bidrar gärna fortsatt i en än mer utvecklad samverkan framöver.

Omfattning av investeringar i infrastrukturen

Tillväxtverket instämmer i förslaget om ökat anslag till vidmakthållande av befintligt infrastruktursystem. Vi anser att det är positivt med satsningen för att upprätthålla och inte försämra den regionala kapaciteten. För att alla delar av Sverige ska ha en rimlig chans att fungera och utvecklas krävs att transportsystemet åtminstone inte försämras.

Vi anser samtidigt att Sverige under en längre period inte investerat i infrastruktursatsningar i tillräckligt stor utsträckning. Under denna period av förhållandevis låga investeringar och otillräckligt vidmakthållande av infrastrukturen har det byggts upp brister som påverkar näringslivets konkurrenskraft negativt. Att förbättra transportsystemet för att arbetsmarknaderna ska bli större är viktigt både för kompetensförsörjning och företagens villkor, i synnerhet i landsbygdskommuner. Det är också viktigt för svensk export av varor och tjänster.

Näringslivsperspektivet behöver breddas

Det finns ett stort behov av att utveckla transportsystemet för att möjliggöra för svenskt näringsliv att vara fortsatt konkurrenskraftigt trots Sveriges perifera läge och långa avstånd till större marknader. Tillväxtverket stödjer att synliggöra tillverknings-, råvaru- och exportnäringarna där transportsystemet behöver möjliggöra för effektivitet

oberoende av trafikslag och näringsgren. Men i en allt mer kunskapsbaserad ekonomi, där tjänstenärings och kunskapsintensiva näringar utgör en allt större del av ekonomin, behöver dessa näringar också belysas när investeringar i transportsystemet föreslås. Näringslivets transporter är också besöksnäring, arbetspendling och närbarhet med hållbara transportmedel.

Enligt Tillväxtverkets undersökning Företagens villkor och verklighet¹ framkommer att företagets största hinder för tillväxt är tillgången till rätt arbetskraft. Ett väl fungerande transportsystem är mycket viktigt ur det perspektivet. Ett bra regionalt pendlingssystem understödjer det livslånga lärandet och möjliggör att bo och studera på högre nivå i fler geografier. Att fler kan söka jobb och utbilda sig i större arbetsmarknadsregioner bidrar till en bättre matchning på arbetsmarknaden och förbättrar näringslivets utveckling.

Tillväxtverket anser att det finns ett fortsatt stort behov av att utveckla och bredda näringslivsperspektivet i hanteringen av investeringar i transportsystemet. Det innebär att ett trafikslagsövergripande perspektiv är av största vikt och att det bör kompletteras med ett bredare perspektiv avseende näringsliv både i prioriteringar och i de samhällsekonomiska kalkylerna. Vi bidrar gärna i ett sådant arbete.

Ökad samordnad planering – mål och flernivåsamverkan

Trafikverket lyfter, att för att få ett transportsystem som är effektivt inom ramen för ett hållbart samhälle, är den fysiska infrastrukturen bara en pusselbit bland många. Att det är andra åtgärder än enbart förbättrad fysisk infrastruktur som är nödvändiga för att nå måluppfyllnad. Att samverkan måste utvecklas för att åstadkomma ökad måluppfyllelse på effektivast sätt.

Tillväxtverket håller delvis med men anser att pusselbiten som infrastrukturen utgör är strukturerande för samhället. Initiativen om en bredare samverkan är bra men det bör sammanfogas med ett bredare uppdrag för Trafikverket som samhällsutvecklare och infrastrukturplanernas möjligheter till finansiering av insatser till exempel alla steg inom fyrstegsprincipen.

Att regioner och kommuners arbete med hållbara transportlösningar kan kompletteras med statliga initiativ. Att regional utveckling, miljö- och klimatmål, bostadsbyggande och stärkt regional kapacitet får större utrymme i det som anses kostnadseffektivt inom infrastrukturplaneringen.

För att nyttja den fulla potentialen i den trafikslagsövergripande transportinfrastrukturplaneringen bör Trafikverket få ett bredare samhällsutvecklande uppdrag. Utgångspunkten i de transportpolitiska målen är för snäv för att komplettera andra statliga initiativ för samhällsutveckling, omställning och regional utveckling.

En samverkan för hållbar utveckling och ett hållbart transportsystem i sin helhet kräver möjlighet till dialog, gemensamma mål, ömsesidigt lärande och påverkan för att en samordnad planering ska vara gynnsam för alla parter. I den tid av omställning vi står i och inför krävs en bredare dialog och innovativa processer för att lyckas att uppnå ett transporteffektivt samhälle.

Tillväxtverket stödjer ett utvecklat arbetssätt inom flernivåsamverkan som

¹ <https://tillvaxtverket.se/statistik/vara-undersokningar/foretagens-villkor-och-verklighet.html>

myndighetssamverkan på statlig nivå. Initiativ mellan statliga myndigheter pågår redan idag och detta arbete kan utvecklas vidare. Vi hade önskat att Trafikverket adresserade den nationella myndighetssamverkan tydligare.

Trafikverket lyfter också möjligheten till att beakta Regionala utvecklingsstrategier (RUS) i kommande planomgång. Tillväxtverket har nyligen genomfört en genomlysning av de territoriella perspektiven i de regionala utvecklingsstrategierna i landet och kan konstatera att det finns mer att önska när det gäller just kopplingar till det egna territoriet och hur territoriella utmaningar synliggörs i strategierna. Tillväxtverket välkomnar initiativet men anser att samverkan bör lyftas över tid och med mer gemensamma målsättningar från start för att skapa utrymme för de territoriella utmaningarna, till exempel genom regional fysisk planering.

Tillväxtverket lyfte i sitt yttrande över kommunutredningens betänkande om *Starkare kommuner – med kapacitet att klara välfärdsuppdraget* behovet av att förstärka kommunernas planeringsprocesser genom flernivåsamverkan. Att de ska ha förmåga och kapacitet till att påverka, planera och inte minst att genomföra insatser som resulterar i att utveckla den fysiska miljön och kommunens attraktivitet.

Vi vill lyfta att i *prop. 2011/12:118 Planeringssystem för transportinfrastruktur*, som processen för planeringen för transportinfrastruktur bygger på, finns intentionerna beskrivna kring hur samverkan ska bedrivas. I propositionen står att tillräcklig tid bör ges för planering av kompletterande fysisk infrastruktur och konkret samordning med annan planering i samhället, främst regional utvecklingsplanering, regionalt tillväxtarbete och kommunal översiktsplanering.

Elektrifiering och ett hållbart transportsystem

Tillväxtverket uppfattar att Trafikverket anser att klimatmålen bäst nås genom elektrifiering och utökad användning av biobränsle inom transportsektorn. Just efterfrågan på el och biobränsle är något som många sektorer ser som en lösning av den egna sektors klimatpåverkan.

Tillväxtverket anser att klimatmålen inte enbart kan nås genom byte av en energikälla till en annan utan det krävs fler alternativ som går i linje med ett klimatneutralt EU 2050. Det behövs även satsningar på vätgas, biogas, energieffektiviseringsåtgärder samt minskad efterfrågan.

I december 2020 enades Europeiska rådet om att målet för växthusgasutsläppen ska minska med minst 55% senast år 2030, jmf med år 1990². EU har även tagit fram en ny vätgasstrategi³ som identifierar vätgasen som ett av tre huvudområden som EU behöver satsa på för att nå målet om ett klimatneutralt EU 2050⁴. EU-kommissionen uppmanar också unionens länder att arbeta med strategier för ett transporteffektivt samhälle som en viktig del i EU:s gröna giv⁵.

Att säkerställa förutsättningarna för elektrifieringen är därför ett angeläget arbete som många offentliga parter, i samverkan, behöver arbeta med. Från förståelse av

2 <https://www.consilium.europa.eu/sv/meetings/env/2020/12/17/#>

3 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2020:0301:FIN:SV:PDF>

4 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_20_1259

⁵ Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future.
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>

omvärldsförändringar, till beslut, planering och realisering av investeringar och insatser för att göra detta möjlig. Detta för att ge förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv och stärkt regional kapacitet.

Det saknas idag ett gemensamt planeringssystem på nationell nivå för att lösa industrins behov, transportsektorns behov, digitaliseringens behov mm av både el, elkapacitet, vätgas och biobränsle. Att då inteckna hela transportsektorns behov i en långsiktig plan för infrastruktur utan att ta hänsyn till andra sektorerers behov av hållbara bränslen ser Tillväxtverket som problematiskt.

Föreslagen omställning till elektrifiering och nyttjade av biodrivmedel bör därför kompletteras med arbete med ett transporteffektivt samhälle och andra sektorerers behov av hållbara bränslen.

Nya stambanor bör byggas ut i snabb takt

Tillväxtverket anser att utbyggnadstakten för nya stambanor är för långsam och äventyrar nyttan med projektet. Järnvägsnätet dras i dag med stora problem med bristande kapacitet och förseningar när det gäller både persontrafiken och godstransporter. Detta hämmar den regionala utvecklingen längs den tänkta bansträckningen genom att arbetspendling och annat resande inte kan utvecklas utifrån behov, potential och att framtidssatsningar blir osäkra.

Just nu råder stora osäkerheten kring arbetet med nya stambanor. Flera delutredningar med olika målsättning pågår parallellt samtidigt som planering för tre projekt pågår med osäkra ekonomiska och planeringsmässiga förutsättningar.

Tillväxtverket anser att det är olyckligt att syfte och målsättning med nya stambanor förändras och påverkas i realtid. Att för långt driven kortsiktig kostnadseffektivitet för ett infrastrukturprojekt äventyrar möjligheten till regional utveckling, hållbara underhållskostnader och potentiella systemeffekter.

För att stora delar av potentialen av nytta ska bli möjligt förespråkar Tillväxtverket att höghastighetsjärnvägen finansieras utanför den nationella planen. På detta sätt kan byggnationen ske i snabbare takt utan att tränga undan andra angelägna behov i Sveriges hela transportsystem.

Forskning och innovation

Tillväxtverket står bakom att den omställning som transportområdet går igenom kräver dels ny kunskap och innovativa lösningar, dels fördjupad samverkan mellan transportområdets aktörer och samspel med andra samhällsutvecklare. Att inriktningen ska ha ett trafikslagsövergripande förhållningssätt och samtidigt tillgodose de enskilda trafikslagens behov. Att transportområdet genomgår ett paradigmskifte där digitalisering genomsyrar utvecklingen och att automatisering, uppkoppling och tjänstefiering är tre särskilt tydliga trender.

Det är viktigt att Sverige understödjer och drar fördel av digitaliseringen och prioriterar införandet av ett nytt signalsystem, ERTMS. För att få ett tillförlitligare system, ökad kvalitet för näringslivets transporter och att den internationella konkurrenskraften förstärks.

Föreslagna forskningsinsatser som lyfts i inriktningsunderlaget är av mycket teknisk

karaktär. Tillväxtverket ser behov av forskning och innovation i urbana miljöer kopplat till omställning och planeringsprocesser, kunskap om landsbygdens behov av olika transporter och omställningens effekter på ett jämställt och inkluderande transportsystem för landsbygd och stad.

I synnerhet finns behov av utvecklande planeringsprocesser för flernivåsamverkan och forskning och innovation för att möjliggöra effektivare transportsystem för landsbygden. Även betydelsen av ett bredare näringslivsperspektiv och hur det kan få betydelse för infrastrukturplaneringen behöver studeras.

Genom ökad kunskap kan bilden av olika platsers förutsättningar, behov och villkor såväl konkretiseras som nyanseras. Det kan ge incitament till nya angreppssätt för att skapa likvärdiga förutsättningar för att leva, verka och bo i städer och landsbygder. Det kan i sin tur bidra till nationell sammanhållning där investeringar i infrastruktur har en central roll.

Kopplat till landsbygdens behov har Tillväxtverket lång erfarenhet av arbete med att främja tillgängligheten till kommersiell service, kunskaper som vi gärna fortsatt delar med oss av och bidrar med.

Beslut i detta ärende har fattats av Avdelningschef Lars Wikström.

Isaac Karlsson har varit föredragande. I handläggningen har också enhetschef Åsa Bjelkeby, Eva-Britt Grönberg, Peter Malmsten, Per Johansson, Erika Rosander, Maya Sanchez och Johanna Stenberg deltagit.

Lars Wikström

Johanna Stenberg