

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Sammanfattning

(SKR:s sammanfattande ställningstaganden)

- SKR anser att regeringen bör utreda vilka konsekvenserna blir av att principen ”lagt kort ligger” frångås och ta fram förslag på hur dessa ska hanteras.
- SKR anser att samhällsnyttoberäkningar ska vara en delmängd av ett beslutsunderlag – inte kraftigt dominerande.
- SKR efterlyser en tydlig strategi för hur hela transportsystemet ska utvecklas på längre sikt, även sett till gränsöverskridande transporter.
- SKR anser att regeringen behöver säkerställa att Sverige fullt ut kan ta del av EU-finansiering idag och inom kommande långtidsbudget.
- SKR anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att än mer prioritera den löpande dialogen med kommuner och regioner.
- SKR anser att det behövs gemensamt framtagna modeller för hur alternativa finansieringar och genomföranden ska tillämpas när de adresseras som möjliga lösningar i olika sammanhang.
- SKR anser att det behövs en plan för hur järnvägsunderhållet bortom planperioden ska tas igen efter kommande planperiod.
- SKR anser att regeringen behöver förstärka Trafikverkets förutsättningar att agera även på kort sikt för att få infrastrukturåtgärder på plats, exempelvis för att hantera större industrietableringar.
- SKR anser att den nationella planen för transportinfrastruktur tydligare behöver kopplas till den regionala och kommunala infrastrukturen utifrån ett totalförsvarsperspektiv.
- SKR anser att det är viktigt att säkerställa att relevanta finansieringslösningar finns för att möta framtida klimatrelaterade utmaningar.
- SKR anser att det behövs kraftfulla styrmedel på nationell nivå för att omställningen av transportsektorn ska lyckas.
- SKR efterlyser en mer sammanhållen, effektiv och hållbar planerings- och genomförandeprocess avseende cykel.
- SKR anser att det bör tas fram en statlig finansieringsmodell för investeringar på det icke-statliga vägnätet inom ramen för arbetet med att etablera ett sammanhängande BK4-nät.

- SKR anser att Trafikverket, i dialog med kommuner och regioner, ska utveckla riktlinjer och finansieringsmodeller som skapar bättre förutsättningar för belysning längs statlig väg.
- SKR anser att regeringen bör se över formerna för trafikavtal och hur en långsiktig finansieringsstrategi kan utformas för att skapa stabilitet och förutsägbarhet.
- SKR anser att det är angeläget att regeringen undersöker ytterligare vägar för att kompensera de fordonsägare som varit med i den tidiga utvecklingen av ERTMS i Sverige.

Förbundets ställningstagande

Säkerställ ett effektivt genomförande

Behoven av insatser i transportsystemet är stora och de antagna ekonomiska ramarna är omfattande. Trafikverket anger i förslaget att det eftersatta vägunderhållet ska tas igen under planperioden och att det eftersatta järnvägsunderhållet ska åtgärdas till 2050. SKR delar regeringens bild av att det krävs stora satsningar på underhåll, men efterfrågar en betydligt högre ambitionsnivå avseende tidsramarna. Det behövs även stora investeringar. Att skjuta fram åtgärder riskerar att leda till ökade samhällsekonomiska kostnader, försämrad trafiksäkerhet och minskad tillförlitlighet till transportsystemet. Därför behövs ett högt tempo. Till det behövs ett ökat inslag av nya innovativa sätten att bedriva såväl underhåll som att bygga ny järnväg.

Ett planeringssystem för landets intressen

SKR konstaterar att det idag saknas stabila och långsiktiga förutsättningar inom den nationella infrastrukturplaneringen vilket är grundläggande för kommunernas, regionernas och näringslivets utveckling. Tvåra kast återfinns i Trafikverkets förslag och en sammanhållen utveckling inom landet försvåras om det är en process som ställer regioners intressen mot varandra. I tillämpningen av planeringssystemet behöver det finnas ett helhetsperspektiv, en förutsägbarhet och en transparent dialog. Kommuner och regioner är redo att bidra aktivt i samtalet i hur detta kan utvecklas. Tillsammans skapas bättre förutsättningar för att möta Sveriges långsiktiga behov och därmed läggs grunden för en utveckling som gynnar hela landet.

Tvåra kast hämmar utvecklingen

Gemensamma resurser ska hanteras ansvarsfullt vilket innebär att det ibland kan krävas omprövningar av tidigare beslut. Samtidigt behövs långsiktiga planeringsförutsättningar och tillit i samverkan mellan nationell, regional och lokal nivå. SKR anser att det är oacceptabelt med tvåra kast där förutsättningarna ändras utan varken föregående bred dialog eller hänsyn till externa nyttor och kostnader. Att Trafikverket kommunicerar att de gör upp med synsättet om att ”lagt kort ligger” bryter

tidigare löften och överenskommelser, vilket får betydande konsekvenser för kommuner och regioner. Investeringar som planerats och nu genomförs riskerar därmed inte bara att bli olönsamma – de kan också försvåra samverkan som är avgörande för att nå gemensamma mål inom transportsystemet. Det är inte endast resursslöseri för kommuner och regioner att planlägga för något som inte kommer att genomföras. Det kan också hindra kommunen från att använda mark för andra angelägna ändamål utan resurskrävande planändringar. Principen om att ”lagt kort ligger” bidrar även till förutsägbarhet för näringslivets utveckling och investeringsvilja i Sverige. SKR anser att regeringen bör utreda vilka konsekvenserna blir av att principen ”lagt kort ligger” frångås och ta fram förslag på hur dessa ska hanteras.

Samhällsnyttoberäkningar ska vara en del av beslutsunderlag

Trafikverket lägger i planförslaget en stor betoning på samhällsekonomiska bedömningar och de har kraftigt styrt förslagets prioriteringar. Detta har väckt många frågor och skapar stora utmaningar runt om i landet. Det hade varit önskvärt med en mer transparent dialog kring detta. Avvägningar i förhållande till lokala och regionala mål upplevs nu i delar lysa med sin frånvaro. Utifrån nu gällande plan har kommuner och regioner, i samverkan med Trafikverket, ställt om sin långsiktiga planering och gjort stora satsningar som riskerar att vara förgäves om Trafikverkets förslag med ett ensidigt betonande av samhällsnyttoberäkningar går igenom. De analyserna är ett viktigt underlag i planeringen, men de kan inte ensamt vara styrande. Lokala och regionala politiska avvägningar måste beaktas. SKR anser att samhällsnyttoberäkningar ska vara en delmängd av ett beslutsunderlag – inte kraftigt dominerande.

Det behövs sammanhängande stråk i hela Sverige

Långsiktiga planeringsförutsättningar är av största vikt. SKR efterlyser en tydlig strategi för hur hela transportsystemet ska utvecklas på längre sikt, även sett till gränsöverskridande transporter. Detta gäller inte minst järnvägssystemet och hur det ska möta upp med kapacitet och tillförlitlighet när Fehmarn Bält-förbindelsen är på plats, samt hur stråk genom hela Sverige, såväl i nord-sydlig som öst-västlig riktning, ska utvecklas över tid. SKR anser att regeringen behöver säkerställa att Sverige fullt ut kan ta del av EU-finansiering idag och inom EU:s kommande långtidsbudget. Det gäller särskilt långtidsbudgeten och arbetet med Fonden för ett sammanlänkat Europa.

Utmaningarna och lösningarna skiljer sig åt över landet

Vi behöver ha ett effektivt och hållbart transportsystem över hela landet utifrån de särskilda förutsättningar som finns för såväl storstäder som landets glesare delar. Investeringar i storstäder kan i flera fall behövas

utifrån nationella angelägenheter och nyttor, och borde därför finansieras nationellt istället för att vara lokala kostnader. Storstadsregionerna är på flera sätt motorer för tillväxt, innovation och utbildning för ett större omland än sin egen region. Här behövs kapacitetsstark spårbunden kollektivtrafik för att möta befolkningstillväxt och ökad pendling, men också för besöksnäring och mötestillgänglighet. Lösningarna är ofta både komplexa och kostsamma. Samtidigt finns det särskilda utmaningar i landets glesare delar där transportkostnader, tillgängligheten till viktiga målpunkter och inte minst vägars standard kan vara avgörande för möjligheten att bo och verka. Även här finns det nationella angelägenheter som behöver beaktas när det gäller exempelvis industriell utveckling och energi- och varuproduktion. Dessa perspektiv – liksom frågorna om särskilda stöd och samverkansformer – behöver synliggöras på ett tydligt sätt i arbetet med nationell plan för perioden 2026-2037.

Effektivt genomförande kräver samverkan och dialog

För att få ut maximal nytta krävs ett effektivt samarbete mellan Trafikverket, kommuner, regioner och näringsliv. Trafikverkets uppdrag att säkerställa en bättre kostnadskontroll spelar en central roll, liksom myndighetens ansvar att säkerställa en effektiv framdrift av länsplanerna.

Elektrifieringen och digitaliseringen av transportsystemet har stor potential. SKR vill betona att samverkan är en nyckel. För att ge bättre resmöjligheter är även samverkan mellan myndigheter avgörande, till exempel när det gäller mobiltäckning på tåg.

Mot bakgrund av att underhållsdelen i den nationella planen är större än tidigare, och att beloppsgränsen för namngivna åtgärder numera är 150 miljoner kronor, blir det en allt större del av helheten där det inte går att läsa ut exakt vilka åtgärder som kommer att genomföras olika år. Det är viktigt att identifiera möjligheter till samordning, effektivisering och att koppla åtgärder till lokala och regionala mål och ambitioner. SKR anser att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att än mer prioritera den löpande dialogen med kommuner och regioner för att säkerställa ett effektivt och målinriktat genomförande av planen.

Mer pengar in i systemet, och mer verkstad

Användningen av alternativa former för finansiering och genomförande kan bidra till att främja en ökad effektivitet inom transportinfrastrukturområdet. Tillämpningen bör vara strukturerad med dialog på såväl nationell som regional och lokal nivå, bland annat för att säkerställa en ändamålsenlig infrastruktur som nyttjas av flera aktörer och ger ökad nytta. SKR anser att det behövs gemensamt framtagna modeller för hur alternativa finansieringar och genomföranden ska tillämpas när de adresseras som möjliga lösningar i olika sammanhang.

Regeringen, kommuner och regioner betonar fyrstegsprincipens betydelse. Möjligheten att tillämpa fyrstegsprincipens alla steg inom nationell plan och länsplanerna behöver utvecklas då dagens regelverk begränsar finansieringen till främst steg 3 och steg 4. Detta har lyfts tidigare, bland annat i SKRs yttrande om Trafikverkets inriktningsunderlag, och frågan om att uppdatera regelverket kvarstår så att fler åtgärder inom fyrstegsprincipens första två steg kan finansieras inom nationell plan och länsplanerna.

Oroande låg takt för åtgärder på järnvägen

Det är bekymmersamt att mindre än 15 procent av järnvägens eftersläpande underhåll beräknas kunna åtgärdas under planperioden. En högre ambitionsnivå med en snabbare takt efterlyses. Genom en god dialog med bland annat de regionala kollektivtrafikmyndigheterna är det möjligt att hitta lösningar där underhåll kan genomföras samtidigt som behovet av en framkomlig trafik kan tillgodoses. Det är i sammanhanget oroväckande att regionala banor inte prioriteras högre, särskilt med tanke på regeringens ambition att underlätta för arbetspendling. SKR anser att det behövs en plan för hur järnvägsunderhållet bortom planperioden ska tas igen efter kommande planperiod.

Underlätta industrins gröna omställning

I och med de stora satsningar som sker över hela landet inom industrins gröna omställning har frågor om ett utvecklat planeringssystem aktualiserats på flera sätt – framför allt behovet av snabbare och mer flexibla processer. SKR har i ett ställningstagande¹ gällande grön omställning lyft förslag på ett antal områden där det behövs särskilda insatser, bland annat inom planeringen av transportinfrastruktur. En utmaning är att kommuner, regioner, Trafikverket och näringslivet har olika tidsperspektiv i sin planering, vilket kan skapa komplikationer när det gäller att få till stånd fungerande lösningar. Ett arbetssätt skulle kunna vara att skapa en särskild finansieringsform som möter behovet av ett högt tempo kopplat till industrins gröna omställning. SKR anser att regeringen behöver förstärka Trafikverkets förutsättningar att agera även på kort sikt för att få infrastrukturåtgärder på plats, exempelvis för att hantera större industrietableringar.

Kommuner och regioner är grundpelare i totalförsvaret

För att uppnå ett väl fungerande totalförsvaret krävs en helhetssyn inom transportinfrastrukturen. Den nationella planeringen behöver i högre grad beakta och inkludera de delar som i dag ägs, drivs eller förvaltas av

¹ [Ställningstagande gällande grön omställning - kommuners samhällsomställning till följd av gröna industrietableringar och expansioner](#) (juni 2024)

kommuner och regioner, såsom kritiska vägar, järnvägar, broar, hamnar och flygplatser. Dessa anläggningar utgör nödvändiga länkar i ett sammanhängande och robust transportsystem som är avgörande för totalförsvarets funktion.

Det statliga planeringsunderlaget om samhällsviktig transportinfrastruktur behöver knytas närmare och tydligare till den regionala och kommunala nivån. När åtgärdsbehov identifieras behöver de adresseras och konsekvenser behöver belysas. SKR anser att den nationella planen för transportinfrastruktur tydligare behöver kopplas till den regionala och kommunala infrastrukturen utifrån ett totalförsvarsperspektiv.

Tydligare ansvar för faktisk klimatpåverkan efterlyses

Trafikverket har genomfört en strategisk miljöbedömning kopplat till planen, där bland annat planens klimatpåverkan redovisas. Samtidigt framhåller Trafikverket att de förändringar som följer av planens åtgärder är små – i relation till befintlig infrastruktur och transportsektorns totala utsläpp. Transportsektorn står för drygt en tredjedel av Sveriges inhemska utsläpp av växthusgaser, varav vägtrafiken står för omkring 70 procent. SKR vill här framhålla att en liten förändring inom transportsektorn kan vara mer betydelsefull än en stor förändring i en mindre sektor. SKR efterlyser ett tydligare ansvarstagande från Trafikverket för den faktiska klimatpåverkan som den föreslagna planen ger upphov till, samt för de åtgärder som krävs för att ytterligare minska transportsystemets klimatpåverkan.

Behov av kraftfulla åtgärder för att möta ett förändrat klimat

Kommuner besitter viktig lokal kunskap om sårbarhet och risker, vilket bör tas tillvara i en samordnad planering för att säkerställa att rätt klimatanpassningsåtgärder genomförs, speciellt när ansvarsområden överlappar varandra. Det behövs statliga finansieringslösningar som möjliggör klimatanpassningsåtgärder i hela transportsystemet, även inom det icke-statliga. Detta är särskilt viktigt i ljuset av nya krav på robusthet och motståndskraft. SKR anser att det är viktigt att säkerställa att relevanta finansieringslösningar finns för att möta framtida klimatrelaterade utmaningar.

Elektrifiering och fossilfrihet kräver kraftfulla styrmedel

Som underlag till basprognosen är en förutsättning att fordonsflottan elektrifieras och att kvarstående drivmedel är helt fossilfria år 2045. Det behövs kraftfulla styrmedel från nationell nivå, både för att öka användningen av biodrivmedel, för att stimulera nybilsförsäljningen av elfordon och för fortsatt utbyggnad av laddinfrastruktur i hela landet. Dessutom krävs ökade möjligheter för kommuner att på lokal nivå reglera

för att främja elektrifierade transporter. SKR anser att det behövs kraftfulla styrmedel på nationell nivå för att omställningen av transportsektorn ska lyckas.

Mer sammanhållen cykelplanering efterlyses

Cykelinvesteringar tenderar att nedprioriteras till förmån för stora nationella infrastrukturprojekt, trots en gemensam bild av att cykeltrafik är en viktig del av ett hållbart transportsystem. Detta påtalas inte minst i Riksrevisionens granskning våren 2025 som innehåller ett antal förslag som skulle bidra till en effektivare planering kring cykel. Det finns en låg uppbyggnadsgrad av planerade cykelåtgärder i tidigare och gällande planer, vilket ytterligare förstärker behovet av förändring. SKR efterlyser en mer sammanhållen, effektiv och hållbar planerings- och genomförandeprocess avseende cykel.

Finansieringslösning krävs för utbyggt BK4-nät

Trafikverket föreslår att hela det statliga vägnätet ska kunna öppnas upp för den tyngsta bärighetsklassen, BK4. För att uppnå den fulla potentialen med en sådan satsning behöver det även ske satsningar på anslutande icke-statligt vägnät. Det är inte rimligt att dessa väghållare själva ska bära hela kostnaden för att möta upp satsningar på det statliga vägnätet, de nyttor som tillskapas är en del av en större helhet i transportsystemet. SKR anser att det bör tas fram en statlig finansieringsmodell, lämpligen som medfinansiering från nationell plan, för investeringar på det icke-statliga vägnätet inom ramen för arbetet med att etablera ett sammanhängande BK4-nät.

Belysning längs statlig väg med tydligare ansvar

Belysning är en viktig del av ett tryggt och tillgängligt transportsystem, särskilt i tätorter och längs gång- och cykelvägar. Det finns ett behov av att tydliggöra ansvarsfördelningen mellan stat och kommun när det gäller investeringar i belysning, samt att säkerställa att det finns finansieringslösningar som möjliggör genomförande av nödvändiga åtgärder. SKR anser att Trafikverket, i dialog med kommuner och regioner, ska utveckla riktlinjer och finansieringsmodeller som skapar bättre förutsättningar för belysning längs statlig väg.

Förändra formerna för trafikavtal

Precis som det är viktigt att ha en väl fungerande transportinfrastruktur behöver kommuner och regioner även få långsiktiga planeringsförutsättningar sett till hur en god tillgänglighet med alla trafikslag över hela landet tillgodoses. Dagens arbete med de trafikavtal som Trafikverket tecknar präglas av en ryckighet, där finansieringen varierar för mycket från år till år. SKR anser att regeringen bör se över

formerna för trafikavtal och hur en långsiktig finansieringsstrategi kan utformas för att skapa stabilitet och förutsägbarhet.

Det behövs ett konkurrensneutralt införande av ERTMS

De analyser som Trafikverkets gjort konstaterar att det inte är möjligt med retroaktiv ersättning till de fordonsägare som redan investerat i nödvändig ombordutrustning för signalsäkerhetssystemet ERTMS. Detta innebär att ett antal aktörer har stått för stora utvecklingskostnader i jämförelse med andra, vilket skapar en osund konkurrenssituation. Frågan om konkurrensneutralitet bör prioriteras i det fortsatta införandet. SKR anser att det är angeläget att regeringen undersöker ytterligare vägar för att kompensera de fordonsägare som varit med i den tidiga utvecklingen av ERTMS i Sverige.

Hamnarna har en central roll i transportsystemet

Sveriges hamnar spelar en central roll inom olika logistikkedjor för gods och är avgörande för landets försörjning och handel. Hamnarna utgör inte bara ekonomiska nav i transportsystemet, utan är också en kritisk del av totalförsvarets infrastruktur. Tillgängligheten till hamnarna är en nationellt viktig fråga för att säkra logistikkedjor och försörjningsflöden med höga krav på robusthet, säkerhet och fungerande anslutningar på land och till sjöss. Kommunerna är ofta hamnägare och därmed centrala aktörer, och totalförsvarets behov kräver en tydlig ansvarsfördelning och nära samverkan mellan stat, kommuner och hamnverksamheter.

Långsiktig finansiering för flygplatser

SKR har länge påtalat behovet av att staten tar ett större ekonomiskt ansvar för flygplatssystemet. Mot bakgrund av att driftstödet finns som en budgetpost i nationell plan anser SKR att den föreslagna utökningen av ramen bör tillföras som ett tillskott till den nationella planen. En ökning av det statliga driftstödet till icke-statliga flygplatser måste ske utan att dessa medel tas från andra prioriterade områden och förslag inom planen.

Kompetensförsörjningen är en kritisk framtidsfråga

Kompetensförsörjningen är ett viktigt område. Det får inte uppstå flaskhalsar i fråga om att säkerställa kompetensförsörjningen för olika kritiska yrkesgrupper såväl inom planering, som underhåll och genomförande av investeringsåtgärder inom de olika trafikslagen. De statliga initiativ som sker idag är inte alltid tillräckliga och det kan finnas behov av att tydliggöra Trafikverkets uppdrag att vara sammanhållande myndighet för kompetensförsörjningen. Särskilt bör en långsiktig statlig finansiering säkras för att utveckla fler övningsanläggningar, inte minst inom järnvägskompetenser.

Sveriges Kommuner och Regioner

Anders Henriksson
Ordförande

Moderaterna lämnar reservation enligt bilaga 1

Kristdemokraterna lämnar reservation enligt bilaga 2

Liberalerna lämnar reservation enligt bilaga 3