

## Remissvar

### Mottagare

Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

kopia till:

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

**Datum:** 2022-02-28

**Ert**

**ärendenummer**

I2021/02884

## Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

*Samhällsbyggarna samlar alla som är med och utvecklar, bygger och förvaltar vårt framtida 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 använda den infrastruktur vi redan har bättre.
- 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 komptensråd bör genomföras snarast.
- De ökade möjligheterna till rationalisering genom digitaliseringen behöver lyftas fram och realiseras då alltför lite resultat har kunnat spåras hittills i samhällsbyggnadsbranschen generellt. Öppna geodata och fastighetsdata behöver tillgängliggöras för att nå framgång.
- Trafikverket bör som största enskilda beställare få ett särskilt uppdrag gå i bränschen för och driva den digitala utvecklingen och innovationer.

### Den fysiska infrastrukturen generellt

Värdet av Sveriges sammanlagda fysisk 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 uppmärksammas behovet 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.

För att möjliggöra en samordnad och ansvarsfull inriktning på arbetet behövs en samlad, övergripande bild av komponenter, insatsvaror och aktörer som tillsammans kan verka för en hållbar transportsektor där både fysiska åtgärder och tjänster samverkar. 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.

### Kompetens framför allt

Förutom pengar är kompetensen hos de som ska besluta om och hantera åtgärderna en avgörande faktor för ett framgångsrikt arbete med infrastrukturen. En stor förändring i arbetssätt och insikt om behovet av förändringar kommer att behövas bland de professionella medarbetarna hos Trafikverket liksom hos berörda konsulter, entreprenörer och beslutsfattare som arbetar med infrastrukturen. Ett exempel är behovet av att utnyttja digitaliseringen möjligheter, både vad gäller ren IT-kompetens och kompetens inom automatisering, digitala tjänster och inte minst nya affärsmodeller både för byggande och användande av infrastrukturen. En annan kompetens som vi förutser blir än viktigare är innovationsledning. De som leder projekt och utvecklingsinsatser behöver ha förmågan och kompetensen att leda i förändring, hantera och beskriva osäkerheter och arbeta mer agilt till skillnad från dagens ofta traditionell och linjära projektupplägg. Innovationsupphandling är antagligen ett av de viktigaste områdena att utveckla.

Trafikverkets underlagsrapport ”Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen” ger en god bild av de behov Samhällsbyggarna också har identifierat. Kompetensutveckling utifrån den beskrivning och förslag som finns i underlagsrapporten ser vi som den enskilt viktigaste delen av rapporten för att utveckla och säkerställa infrastrukturens roll för ett framgångsrikt Sverige. Samhällsbyggarna ser dock gärna att konceptet med kompetensråd får lov att innefatta den fysiska infrastrukturen som helhet, inte bara Trafikverkets ansvarsområde, och bör omfatta både privata och offentliga aktörer.

### Särskilt om digitalisering

I den kompetensutveckling som krävs för lyfta arbetet med den fysiska infrastrukturen behövs ett ännu större och bredare åtagande kring att använda digitala verktyg från alla aktörer engagerade i samhällsbyggandet. Statens roll som huvudman för en stor del av infrastrukturen, bland annat genom Trafikverket, och framför allt som lagstiftare och ansvarig för styrande regelverk behöver sättas i fokus. 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.

Digitalisering är ett av de viktigaste områdena att utveckla för att få ut maximal nytta av investeringar i vår gemensamma fysiska infrastruktur. Det av Trafikverket föreslagna kompetensrådet är ett mycket bra bidrag för att få ett genombrott i användningen av digitala hjälpmedel och därmed äntligen kunna påvisa en positiv effekt som visar på att vi får ut mer nytta av varje krona som går till drift, reinvesteringar och nya projekt.

### 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 har vi 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.

### Klimatmålen

Förslaget innehåller i princip ingenting om hur klimatutsläppen från byggnation och underhåll av de fysiska anläggningarna kan minska. Många klimat- och miljöaspekter avgörs vid investeringsbeslut, vid projektering och vid upphandling av byggentreprenörer. Därför oerhört viktigt att ha med klimat- och miljökrav i alla beslutssteg och att de regelverk som gäller vid varje tillfälle medger att så sker.



## Innovation som beställare

Innovationsarbetet inom samhällsbyggnadsområdet går trögt. Som landets största beställare av arbeten med vår fysiska infrastruktur bör Trafikverket även i detta underlag lyfta fram beställarrollen som verktyg för att driva på innovation för att snabbare och effektivare nå målen. I den nationella planen har regeringen ett tillfälle att lyfta fram och driva på innovationen inom området. Detta bör på vägen fram till beslut samordnas med övriga huvudmän och aktörer inom hela den fysiska infrastrukturen. Återigen kan dessa aspekter vidareutvecklas utifrån det som skrivs i underlagsrapporten om kompetens.

## 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 ca 80 miljarder kronor per år. Det är hiskligt 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 ca 5 000 miljarder och statsbudgeten är ca 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*

