

## Remissvar

### Mottagare

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

kopia till:

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

**Datum:** 2021-01-29

**Ert ärendenummer**

I2020/02739

Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037

*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 kompetensråd 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

Sverige har en fysisk infrastruktur som motsvarar 5 - 10 procent av samhällsekonomin, som årskostnad, som investeringar och som andel av landets samlade tillgångar. Merparten avser byggnader, främst privatägda bostäder. Sättet att mäta tillgångars värde kan dessutom antas innebära att avskrivna anläggningars reella värde underskattas och där finns generellt sett ett stort behov av reinvesteringar som behöver hanteras. Detta gäller Trafikverkets ansvarsområde men också all regional och kommunal fysisk infrastruktur inklusive VA och hela systemet för elförsörjningen. Samma utmaningar som Trafikverket tar upp i sin rapport 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, såväl privata som offentliga.

Som ett övergripande inspel vill Samhällsbyggarna lyfta behovet av ytterligare utveckling av analyser och metoder för att optimera investeringsåtgärder 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 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.

### Ingen kan själv

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. Dessutom behöver samverkan med andra påverkande och berörda aktörer utvecklas med exempelvis systemmyndigheter, det privata näringslivet och akademi och högskola. Resonemang om biodrivmedel förs men väldigt lite om andra möjliga faktorer nödvändiga för att driva framtida transporter såsom batteriproduktion, framtida produktion av vätgas och elvägar.

För att möjliggöra en samordnad och ansvarsfull inriktning på arbetet behövs en samlad, övergripande bild av komponenter och aktörer inom transportsektorn som tillsammans kan verka för en hållbar transportsektor där både fysiska åtgärder och tjänster samverkar. Uppdraget att visa på eller ta fram de delar som eventuellt redan finns behöver ligga som ett kompletterande övergripande uppdrag helst innan den nationella planen ska beslutas, samt samordnat med organisationer såsom SKR, Svenska Kraftnät och Svenskt Vatten samt med professionella nyttjare av infrastrukturen, både privata och offentliga.

### Kompetens framför allt

Förutom pengar är kompetensen hos de som ska besluta om och hantera åtgärderna den avgörande faktorn för ett framgångsrikt arbete, varvid berörda ledningsfunktioner har ett särskilt ansvar för att tillgänglig kompetens får verka på bästa möjliga sätt.

För att kunna nå de uppsatta målen krävs kompetens som delvis är annorlunda än dagens. Det kommer att krävas nyrekrytering till Trafikverket men också till hela branschen. Den största förändringen i arbetssätt och insikt om behovet av förändringar kommer att behövas bland de befintliga professionella medarbetarna hos Trafikverket. Samma gäller berörda konsulter, entreprenörer och beslutsfattare som arbetar med infrastrukturen. Ett exempel är behovet av digitaliseringskompetens, både vad gäller ren IT-kompetens men också kompetens



inom automatisering, digitala tjänster och affärsmodeller. En annan kompetens som blir viktigare framöver är innovationsledning. De som leder projekt och utvecklingsinsatser behöver ha förmågan och kompetensen att leda i förändring och hantera osäkerheter, jobba mer agilt till skillnad från dagens ofta traditionella och linjära projektupplägg.

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 att 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 framförallt som lagstiftare och ansvarig för styrande regelverk behöver sättas i fokus. Alla aktörer vinner på användandet 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 den juridiska grunden för byggande behöver bli digital.

Digitalisering är ett av de viktigaste områdena för att maximera nyttan 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 istället 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.

Den totala kapacitet vi har i det befintliga systemet behöver kartläggas och nyttjandet optimeras genom information, olika former av incitament och formella regleringar. Därefter kan en bedömning göras huruvida det finns efterfrågan som utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv behöver tillgodoses med ny infrastruktur.



## Klimatmålen

Rapporten innehåller mycket om hur utsläppen från trafiken ska minska men 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 byggtreprenörer. Det är därför oerhört viktigt att ha med klimat- och miljökrav i alla beslutssteg och att de regelverk som gäller vid varje tillfälle medger det.

## Övriga mål

Inriktningsförslaget är ganska svagt när det kommer till andra mål än klimatmålet. Det gäller t ex övriga delar av Agenda 2030 och de jämställdhetspolitiska målen. De senare är särskilt viktigt vid framtagande av beslutsunderlag och vid genomförandet. Utifrån fyrstegsprincipen kan dessa främst kopplas till åtgärder inom steg 1 och 2. Dessutom finns det inslag av åtgärder för att uppfylla dessa mål i rapporten om kompetensutveckling. Den aspekten förtjänar att lyftas fram även i detta underlag för inriktningsbeslutet.

## 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 innovation inom området. Detta bör på vägen fram till beslut samordnas med övriga huvudmän och strukturer inom hela den fysiska infrastrukturen. Återigen kan dessa aspekter vidareutvecklas utifrån det som skrivs i underlagsrapporten om kompetens. Kompetensen inom innovationsledning behöver stärkas och det finns ett behov av innovationsstöd inom Trafikverkets verksamhetsområden, inte enbart kopplat till FoI-verksamheten.

## 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. Därtill behövs i vart fall ett teoretiskt resonemang om vilken befintlig infrastruktur som faktiskt ska vidmakthållas.

## Hårda prioriteringar krävs

Ekonomiska begränsningar är en tung faktor i planeringen. Den ekonomiska planeringsramen är ca 50 miljarder kronor per år. Detta är en ansenlig summa och behöver ställas i relation till den nytta den infrastruktur som Trafikverket ansvarar



för genererar. Sveriges BNP uppgår till ca 5 000 miljarder och statsbudgeten är ca 1 000 miljarder kronor per år. Samhällsbyggarna saknar ett samhällsekonomiskt resonemang om nivån på 50 miljarder är den mest effektiva. Även om detta ligger utanför underlagsrapporten bör ett sådant resonemang föras senast inför att en ny infrastrukturproposition läggs fram. Oavsett vilken nivå som anses optimal krävs strikta prioriteringar, i synnerhet då det i inriktningsunderlaget konstateras att det inte finns utrymme till nya satsningar inom de givna ramarna.

**Lars Strömgren**  
*vd Samhällsbyggarna*

