

## **KALLELSE TILL KOMMUNSTYRELSENS SAMMANTRÄDE**

**Måndagen den 7 februari 2022 klockan 13:30  
i Stadshuset **Sal B, digitalt via Microsoft Teams****

### **Kommundirektören informerar**

### **Kommunfullmäktigeärenden**

- 1 Förslag till förändrad debiteringsform och avgiftsnivå för cyklar inom Hjälpmedelscentralens verksamhet KK21/636
  - Tjänsteskrivelse
  - Handlingar Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård
  
- 2 Svar på motion om att införa ett incidentrapporteringssystem i Nyköpings kommuns skolor KK18/332
  - Tjänsteskrivelse
  - Barnrättsprövning
  - Motion

### **Kommunstyrelseärenden**

- 1 Yttrande över remiss: återstartsutredningens betänkande KK21/662  
Från kris till kraft – återstart för kulturen (SOU 2021:77)
  - Tjänsteskrivelse
  - Förslag till yttrande
  - Remissförslag
  
- 2 Yttrande över revisionsrapport: granskning av digitalisering i Nyköpings kommun KK21/682
  - Tjänsteskrivelse
  - Förslag till yttrande

- Revisionsrapport
- 3      Ersättning till Barn- och ungdomsnämnden för ökade lokalkostnader 2022      KK 22/40
- Tjänsteskrivelse
  - Delegationsbeslut Barn- och ungdomsnämnden
- 4      Investering: nytt laboratoriedatasystem till Tekniska divisionen, Vattenlaboratoriet      KK21/135
- Tjänsteskrivelse
- 5      Genomförande av gator och VA inom Arnö östra verksamhetsområde      KK19/659
- Tjänsteskrivelse
  - Kartbilaga
- 6      Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033      KK21/692
- Tjänsteskrivelse
  - Förslag till yttrande
  - Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur
- 7      Svar på medborgarförslag: Anlägg en park vid östra klockstapeln och österut mot gångvägen mellan Stackebergsvägen och Bergsgränd      KK19/712
- Tjänsteskrivelse
  - Medborgarförslag
  - Protokollsutdrag Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
- 8      Svar på medborgarförslag: bygg väghinder längs med Frödingsgatan i Nyköping      KK20/231
- Tjänsteskrivelse
  - Medborgarförslag

- Protokollsutdrag Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden
- 9 Svar på medborgarförslag att Nyköpings kommun beslutar att sluta sprida glitter och konfetti på Festdagarna och liknande evenemang KK19/236
- Tjänsteskrivelse
  - Medborgarförslag
- 10 Svar på medborgarförslag att Nyköpings kommun beslutar att bygga en asfalterad motions slinga på 5 km, för inlines KK19/292
- Tjänsteskrivelse
  - Barnrättsprövning
  - Medborgarförslag
- 11 Svar på medborgarförslag att Nyköpings kommun skapar regler avseende fällning av träd på kommunens mark som reducerar effekten av elproduktion i solcells anläggningar KK18/693
- Tjänsteskrivelse
  - Medborgarförslag
- 12 Svar på medborgarförslag att anlägga en naturäng (Natura2000) vid gravfältet Helgona 55:1 bakom fotbollsplanerna vid Krikonbacken/Harg KK19/505
- Tjänsteskrivelse
  - Medborgarförslag
- 13 Delegationsärenden KK22/5
- 14 Anmälningensärenden KK22/2

Urban Granström  
Ordförande

Caroline Svensson  
Sekreterare

## **KS § Förslag till förändrad debiteringsform och avgiftsnivå för cyklar inom hjälpmedelscentralens verksamhet**

**Diarienummer:** KK21/636

Hjälpmiddelscentralen drivs på uppdrag av den gemensamma nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård. Uppdragsgivare är Region Sörmland och samtliga kommuner i länet. Hjälpmiddelscentralen ska svara för försörjning av hjälpmedel till länets invånare inom bland annat, rörelseteknik, kognition, kommunikation och synhjälpmedel. De flesta hjälpmedel är samhällsbetalda hjälpmedel som tillhandahålls genom uthyrning eller försäljning.

Cyklar för vuxna har tidigare tillhört kategorin hyreshjälpmedel. Detta har inneburit att personen hyr ett hjälpmedel och Hjälpmiddelscentralen har ansvarat för reparationer, leveranser och förvaring.

### **Förslag**

Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård föreslår nu att cyklar övergår från hyreshjälpmedel till försäljningshjälpmedel.

Personen som förskrivs ett hjälpmedel tar nu över hela ansvaret för cykeln och avgiften föreslås vara 5000 kr för en ny cykel och 2500 kr för begagnade och redan förskrivna cyklar. Förslaget föreslås gälla för vuxna.

Under ärendets beredning har Brukarrådet informerats och erbjudits möjlighet att inkomma med synpunkter. Inga synpunkter har inkommit.

Den förändrade debiteringsformen och avgifterna föreslås träda ikraft 1 april 2022.

### **Barnrättsprövning**

Nej

### **Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) att** cyklar som hjälpmedel till vuxna ska tillhöra debiteringsformen försäljningshjälpmedel från och med den 1 april 2022, samt
- 2) att** engångsavgifter för övertagande av hjälpmedel i form av cykel antas enligt följande:

Ny cykel - 5000 kr

Begagnad cykel - 2500 kr

Redan förskriven cykel - 2500 kr

**Kommunfullmäktiges beslut skickas till:**

Regionen

Kommunfullmäktige

## **Förslag till förändrad debiteringsform och avgiftsnivå för cyklar inom hjälpmedelscentralens verksamhet**

### **Bakgrund**

Hjälpmiddelscentralen drivs på uppdrag av den gemensamma nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård. Uppdragsgivare är Region Sörmland och samtliga kommuner i länet. Hjälpmiddelscentralen ska svara för försörjning av hjälpmedel till länets invånare inom bland annat, rörelseteknik, kognition, kommunikation och synhjälpmedel. De flesta hjälpmedel är samhällsbetalda hjälpmedel som tillhandahålls genom uthyrning eller försäljning.

Cyklar för vuxna har tidigare tillhört kategorin hyreshjälpmedel. Detta har inneburit att personen hyr ett hjälpmedel och Hjälpmiddelscentralen har ansvarat för reparationer, leveranser och förvaring.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag**

Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård föreslår nu att cyklar övergår från hyreshjälpmedel till försäljningshjälpmedel.

Personen som förskrivs ett hjälpmedel tar nu över hela ansvaret för cykeln och avgiften föreslås vara 5000 kr för en ny cykel och 2500 kr för begagnade och redan förskrivna cyklar. Förslaget föreslås gälla för vuxna.

Under ärendets beredning har Brukarrådet informerats och erbjudits möjlighet att inkomma med synpunkter. Inga synpunkter har inkommit.

Den förändrade debiteringsformen och avgifterna föreslås träda ikraft 1 april 2022.

### **Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) **att** cyklar som hjälpmedel till vuxna ska tillhöra debiteringsformen försäljningshjälpmedel från och med den 1 april 2022, samt
- 2) **att** engångsavgifter för övertagande av hjälpmedel i form av cykel antas enligt följande:

Ny cykel - 5000 kr

Begagnad cykel - 2500 kr

Redan förskriven cykel - 2500 kr

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Handläggare  
Annelie Söderbäck  
Hjälpmiddelscentralen

Datum  
2021-10-05

Dokumentnummer  
NSV21-0024-1

Ärendegång  
Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård

Mötesdatum  
2021-10-29

## Förändrad debiteringsform och avgiftsnivå för cyklar inom Hjälpmiddelscentralens verksamhet

### Förslag till beslut

Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vårds förslag till regionstyrelsens förslag till regionfullmäktiges beslut

1. Cyklar som hjälpmedel till vuxna ska tillhöra debiteringsformen försäljningshjälpmedel från och med den 1 april 2022.
2. Engångsavgifter för övertagande av hjälpmedel i form av cykel antas enligt följande:
  - a) Ny cykel – 5000 kr
  - b) Begagnad cykel – 2500 kr
  - c) Redan förskriven cykel – 2500 kr
3. Länets kommuner rekommenderas att fatta likalydande beslut om förändrad debiteringsform och avgift för cyklar inom Hjälpmiddelscentralens verksamhet före den 1 april 2022 då beslutet föreslås träda ikraft.
4. Beslutet gäller från och med 1 april 2022.

Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vårds beslut

5. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### Ärendet

#### Bakgrund

Hjälpmiddelscentralen ska tillgodose behov av hjälpmedel för personer i länet med funktionsvariationer. Det stora flertalet hjälpmedel är så kallade samhällsbetalda hjälpmedel som kan tillhandahållas på olika sätt; som hyreshjälpmedel eller försäljningshjälpmedel.



Handläggare  
Annelie Söderbäck  
Hjälpmiddelscentralen

Datum  
2021-10-05

Dokumentnummer  
NSV21-0024-1

Cyklar som tidigare har förskrivits till vuxna, exklusive patienter med synnedsättning, tillhör debiteringsformen hyreshjälpmedel. Ett hyreshjälpmedel innebär att patienten hyr ett hjälpmedel och Hjälpmiddelscentralen ansvarar för reparationer, leveranser och förvaring. I samband med uthyrningen informeras patienten om regler, ansvar och förutsättningar för lånet.

#### **Aktuellt förslag**

Cyklar föreslås nu istället övergå till att tillhöra debiteringsformen försäljningshjälpmedel där patienten äger och övertar hela ansvaret för sin cykel. Det innebär att när kriterierna för att förskrivas en cykel är uppfyllda erbjuds patienten att betala en subventionerad summa på 5 000 kr för en ny cykel eller 2 500 kr för en begagnad cykel. Efter det att beloppet betalats övergår ägandet till patienten.

För patienter med synnedsättning betraktas cyklar redan nu som ett försäljningshjälpmedel. Det framtagna förslaget innebär att hanteringen av förskrivna cyklar blir densamma, oavsett patientens funktionsvariation. Den subventionerade summan som betalas av patienten blir densamma för alla vuxna som får en cykel förskrivna.

Förslaget att ändra debiteringsformen från hyreshjälpmedel till försäljning föreslås gälla för vuxna. Barn med förskrivna cykel får under året de fyller 19 år ett erbjudande om att köpa sin cykel för 2500 kr, inklusive moms, alternativt återlämna sin cykel till Hjälpmiddelscentralen senast 1 januari det år hen fyller 20 år.

#### **Engångsavgift för hjälpmedel i form av cyklar**

Ny cykel – 5000 kr  
Begagnad cykel – 2500 kr  
Redan förskrivna cyklar – 2500 kr

#### **Ärendets beredning och beslut**

Förslaget har beretts av Länsstyrgruppen och beredningsgruppen som ställer sig bakom förslaget. Brukarrådet har informerats och erbjudits möjlighet att inkomma med frågeställningar och synpunkter. Inga synpunkter på förslaget har inkommit.

Enligt 2 kap. 5 § kommunallagen (2017:725) får kommuner och regioner ta ut en avgift för tjänster och nyttigheter som de tillhandahåller. Fullmäktige beslutar i ärenden av principiell beskaffenhet eller av annars större vikt för kommuner och regioner enligt 5 kap. 1 § kommunallagen. Det är fullmäktige som ska fatta beslut om viktiga ekonomiska frågor som taxor och avgifter. Eftersom både regionen och länets kommuner ansvarar för förskrivning och tillhandahållande av hjälpmedel för brukare och patienter i länet ska beslut fattas i både regionfullmäktige och kommunfullmäktige.

Handläggare  
Annelie Söderbäck  
Hjälpmedelscentralen

Datum  
2021-10-05

Dokumentnummer  
NSV21-0024-1

### **Omvärldsbevakning**

Flera regioner tillhandahåller cyklar i sortimentet endast för barn. Fem regioner tillhandahåller cyklar för både barn och vuxna. Flera regioner har en struktur där patienten övertar ägandet av cykeln, antingen i samband med utprovning av cykeln, eller när barnet blir vuxet. Processen och patientens kostnad ser olika ut i de olika regionerna.

### **Konsekvenser**

Den förändrade debiteringsformen förväntas inte innebära en ökad kostnad för cyklar i denna kategori. Samtidigt uppnås en likställighet mellan individer i behov av cykel som hjälpmedel. Behovet av lageryta och intern hantering bedöms minska.

### **Beslutsunderlag**

Tjänsteutlåtande 2021-10-05

### **Beslutet expedieras till**

Länets kommuner  
Hjälpmedelscentralen  
Akten

## § 23/21 Förändrad debiteringsform och avgiftsnivå för cyklar inom Hjälpmedelscentralens verksamhet

Diarienummer: NSV21-0024

Behandlat av	Mötesdatum	Ärendenr
1 Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård	2021-10-29	§ 23/21

### Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vårds förslag till regionstyrelsens förslag till regionfullmäktiges beslut

1. Cyklar som hjälpmedel till vuxna ska tillhöra debiteringsformen försäljningshjälpmedel från och med den 1 april 2022.
2. Engångsavgifter för övertagande av hjälpmedel i form av cykel antas enligt följande:
  - a) Ny cykel – 5000 kr
  - b) Begagnad cykel – 2500 kr
  - c) Redan förskriven cykel – 2500 kr
3. Länetts kommuner rekommenderas att fatta likalydande beslut om förändrad debiteringsform och avgift för cyklar inom Hjälpmedelscentralens verksamhet före den 1 april 2022 då beslutet föreslås träda ikraft.
4. Beslutet gäller från och med 1 april 2022.

### Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vårds beslut

5. Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

## Proposition

Ordförande Jacob Sandgren (S), ställer förvaltningens förslag under proposition och finner att det bifalls.

## Ärende

### Bakgrund

Hjälpmedelscentralen ska tillgodose behov av hjälpmedel för personer i länet med funktionsvariationer. Det stora flertalet hjälpmedel är så kallade samhällsbetalda hjälpmedel som kan tillhandahållas på olika sätt; som hyreshjälpmedel eller försäljningshjälpmedel.

Cyklar som tidigare har förskrivits till vuxna, exklusive patienter med synnedsättning, tillhör debiteringsformen hyreshjälpmedel. Ett hyreshjälpmedel innebär att patienten hyr ett hjälpmedel och Hjälpmedelscentralen ansvarar för reparationer, leveranser och förvaring. I samband med uthyrningen informeras patienten om regler, ansvar och förutsättningar för lånet.

### Aktuellt förslag

Cyklar föreslås nu istället övergå till att tillhöra debiteringsformen försäljningshjälpmedel där patienten äger och övertar hela ansvaret för sin cykel. Det innebär att när kriterierna för att förskrivas en cykel är uppfyllda erbjuds patienten att betala en subventionerad summa på 5 000 kr för en ny cykel eller 2 500 kr för en begagnad cykel. Efter det att beloppet betalats övergår ägandet till patienten.

För patienter med synnedsättning betraktas cyklar redan nu som ett försäljningshjälpmedel. Det framtagna förslaget innebär att hanteringen av förskrivna cyklar blir densamma, oavsett patientens funktionsvariation. Den subventionerade summan som betalas av patienten blir densamma för alla vuxna som får en cykel förskriven.

Förslaget att ändra debiteringsformen från hyreshjälpmedel till försäljning föreslås gälla för vuxna. Barn med förskriven cykel får under året de fyller 19 år ett erbjudande om att köpa sin cykel för 2500 kr, inklusive moms, alternativt återlämna sin cykel till Hjälpmedelscentralen senast 1 januari det år hen fyller 20 år.

### Engångsavgift för hjälpmedel i form av cyklar

Ny cykel – 5000 kr

Begagnad cykel – 2500 kr

Redan förskrivna cyklar – 2500 kr

### **Ärendets beredning och beslut**

Förslaget har beretts av Länsstyrgruppen och beredningsgruppen som ställer sig bakom förslaget. Brukarrådet har informerats och erbjudits möjlighet att inkomma med frågeställningar och synpunkter. Inga synpunkter på förslaget har inkommit.

Enligt 2 kap. 5 § kommunallagen (2017:725) får kommuner och regioner ta ut en avgift för tjänster och nyttigheter som de tillhandahåller. Fullmäktige beslutar i ärenden av principiell beskaffenhet eller av annars större vikt för kommuner och regioner enligt 5 kap. 1 § kommunallagen. Det är fullmäktige som ska fatta beslut om viktiga ekonomiska frågor som taxor och avgifter. Eftersom både regionen och länets kommuner ansvarar för förskrivning och tillhandahållande av hjälpmedel för brukare och patienter i länet ska beslut fattas i både regionfullmäktige och kommunfullmäktige.

### **Omvärldsbevakning**

Flera regioner tillhandahåller cyklar i sortimentet endast för barn. Fem regioner tillhandahåller cyklar för både barn och vuxna. Flera regioner har en struktur där patienten övertar ägandet av cykeln, antingen i samband med utprovning av cykeln, eller när barnet blir vuxet. Processen och patientens kostnad ser olika ut i de olika regionerna.

### **Beslutsunderlag**

Tjänsteutlåtande 2021-10-05

### **Beslutet expedieras till**

Länets kommuner  
Hjälpmiddelscentralen  
Akten

## **KS § Svar på motion om att införa ett incidentrapporteringsystem i Nyköpings kommuns skolor**

**Diarienummer:** KK18/332

Rubricerad motion väcktes på kommunfullmäktiges sammanträde 2018-04-10 av Anna af Sillén (M), Jan Bonnier (M) och Petter Söderblom (M). Motionen lyfter att en förutsättning för goda kunskapsresultat i skolan är en trygg och säker skolmiljö. För att kunna säkra och upprätthålla en sådan miljö behöver ansvariga politiker och tjänstemän ha en klar bild av läget och de utmaningar som finns. Mot bakgrund av detta föreslår motionärerna att kommunfullmäktige beslutar att en kontinuerlig incidentrapportering från våra skolor införs med det snaraste och att denna görs tillgänglig för alla som arbetar inom och/eller har ansvar för skolornas verksamhet.

Det är viktigt för Nyköping kommun att alla barn, elever och vuxna inom våra verksamheter känner sig välkomna och trygga. Verksamheten ska se till att barn/elever inte kränker eller trakasserar varandra och det finns rutiner och planer för att säkerställa att man arbetar löpande med frågor som kränkande behandling, mobbing och trakasserier.

Inför kommunstyrelsens behandling av ärendet har underlag inhämtats från Räddning och säkerhet.

Sedan den 1 september 2021 har kommunen ett nytt incidentrapporteringsystem som nås av alla medarbetare via intranätet. Tanken är att samtliga medarbetare ska kunna rapportera bland annat om man råkat ut för ett inbrott i en verksamhetslokal, stöld av en dator eller annan egendom, ekonomiskt bedrägeri, att personuppgifter råkat komma i fel händer eller om man blivit utsatt för hot eller våld. Incidentrapporteringsystemet är också till för att fånga upp observationer som är kopplade till brott, hot eller våld.

Rapporter om säkerhetsincidenter hamnar i en gemensam funktionsbrevlåda som medarbetare på Räddning och säkerhet, enheten för informationsförvaltningen och IT-enheten turas om att bevaka. De tar emot rapporterna och gör en första bedömning. Därefter skickas rapporten vidare till rätt enhet för åtgärd. Den som har lämnat in rapporten får också en återkoppling i ärendet.

Utöver det jobbar Nyköpings kommun sedan tre år tillbaka enligt EST-modellen (effektiv samordning för trygghet) som är ytterligare ett system med möjlighet att rapportera in olika incidenter. EST är ett arbetssätt och samarbete där olika aktörer rapporterar in händelser för att kunna planera och genomföra åtgärder där det behövs. EST innebär att både interna

verksamheter i kommunen och även externa verksamheter (till exempel privata bostadsbolag, polis, bevakningsföretag) rapporterar in händelser eller iakttagelser som till exempel skadegörelse, otrygga platser, incidenter mot anställd, arrangemang med mera. Samtliga kommunala verksamheter, däribland de kommunala skolorna, har möjlighet att rapportera in incidenter till EST.

Utifrån informationen som kommer in samordnar, planerar och genomför aktörerna inom EST åtgärder där det behövs, både på kort och lång sikt. Det kan till exempel vara att öka insynen i parker eller på skolgårdar så att platser blir överblickbar för förbipasserande och inte ett tillhåll där man kan utföra skadegörelse eller begå andra brottsliga handlingar ostört i skymundan. Inrapporteringen sker på veckobasis. Samtlig informationen som rapporterats in sammanställs sedan till ett veckobrev som skickas ut till berörda funktioner och verksamheter.

### **Förslag**

Nyköpings kommun har idag två möjliga vägar för medarbetare att rapportera incidenter som på ett eller annat sätt påverkat trygghet och säkerhet inom verksamheten.

Dels finns sedan den 1 september 2021 ett nytt incidentrapporteringssystem på kommunens intranät där medarbetare snabbt kan rapportera incidenter eller observationer av olika slag som rör bland annat hot, brott, våld eller annat. Veckovis sker också rapportering av incidenter genom EST-arbetet (effektiv samordning för trygghet) där både kommunala verksamheter, privata aktörer och polisen samarbetare för att skapa lägesbilder och sätta in åtgärder vid behov. Berörda aktörer får sedan del av veckobrevet med samtliga inrapporterade incidenter eller händelser.

Motionen föreslår i övrigt att incidentrapporteringssystemet ska finnas tillgängligt för allmänheten att ta del av, kommunen anser dock att det finns svårigheter i sådan insyn kopplat till att delar av rapporterna omfattar sekretessbelagda uppgifter och uppgifter som kan vara känsliga och som rör barns integritet. Det finns också frågetecken kopplat till vad som är relevant information för allmänheten att ta del av.

Mot bakgrund av att kommunen redan idag har två möjliga incidentrapporteringssystem anser kommunledningskansliet att behov att införa ytterligare ett system inte föreligger.

### **Barnrättsprövning**

Ja

**Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) att** avslå motionen, samt
- 2) att** anse motionen besvarad.

**Kommunfullmäktiges beslut skickas till:**

Motionärerna



Kommunfullmäktige

## **Svar på motion om att införa ett incidentrapporteringsystem i Nyköpings kommuns skolor**

### **Bakgrund**

Rubricerad motion väcktes på kommunfullmäktiges sammanträde 2018-04-10 av Anna af Sillén (M), Jan Bonnier (M) och Petter Söderblom (M). Motionen lyfter att en förutsättning för goda kunskapsresultat i skolan är en trygg och säker skolmiljö. För att kunna säkra och upprätthålla en sådan miljö behöver ansvariga politiker och tjänstemän ha en klar bild av läget och de utmaningar som finns. Mot bakgrund av detta föreslår motionärerna att kommunfullmäktige beslutar att en kontinuerlig incidentrapportering från våra skolor införs med det snaraste och att denna görs tillgänglig för alla som arbetar inom och/eller har ansvar för skolornas verksamhet.

Det är viktigt för Nyköping kommun att alla barn, elever och vuxna inom våra verksamheter känner sig välkomna och trygga. Verksamheten ska se till att barn/elever inte kränker eller trakasserar varandra och det finns rutiner och planer för att säkerställa att man arbetar löpande med frågor som kränkande behandling, mobbing och trakasserier.

Inför kommunstyrelsens behandling av ärendet har underlag inhämtats från Räddning och säkerhet.

Sedan den 1 september 2021 har kommunen ett nytt incidentrapporteringsystem som nås av alla medarbetare via intranätet. Tanken är att samtliga medarbetare ska kunna rapportera bland annat om man råkat ut för ett inbrott i en verksamhetslokal, stöld av en dator eller annan egendom, ekonomiskt bedrägeri, att personuppgifter råkat komma i fel händer eller om man blivit utsatt för hot eller våld. Incidentrapporteringsystemet är också till för att fånga upp observationer som är kopplade till brott, hot eller våld.

Rapporter om säkerhetsincidenter hamnar i en gemensam funktionsbrevlåda som medarbetare på Räddning och säkerhet, enheten för informationsförvaltningen och IT-enheten turas om att bevaka. De tar emot rapporterna och gör en första bedömning. Därefter skickas rapporten vidare till rätt enhet för åtgärd. Den som har lämnat in rapporten får också en återkoppling i ärendet.

Utöver det jobbar Nyköpings kommun sedan tre år tillbaka enligt EST-modellen (effektiv samordning för trygghet) som är ytterligare ett system med möjlighet att rapportera in olika incidenter. EST är ett arbetssätt och samarbete där olika aktörer rapporterar in händelser för att kunna planera och genomföra åtgärder där det behövs. EST innebär att både interna verksamheter i kommunen och även externa verksamheter (till exempel privata bostadsbolag, polis, bevakningsföretag) rapporterar in händelser eller iakttagelser som till exempel skadegörelse, otrygga platser, incidenter mot anställd, arrangemang med mera. Samtliga kommunala verksamheter, däribland de kommunala skolorna, har möjlighet att rapportera in incidenter till EST.

Utifrån informationen som kommer in samordnar, planerar och genomför aktörerna inom EST åtgärder där det behövs, både på kort och lång sikt. Det kan till exempel vara att öka insynen i parker eller på skolgårdar så att platser blir överblickbar för förbipasserande och inte ett tillhåll där man kan utföra skadegörelse eller begå andra brottsliga handlingar ostört i skymundan. Inrapporteringen sker på veckobasis. Samtlig informationen som rapporterats in sammanställs sedan till ett veckobrev som skickas ut till berörda funktioner och verksamheter.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Ja

Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja

### **Förslag**

Nyköpings kommun har idag två möjliga vägar för medarbetare att rapportera incidenter som på ett eller annat sätt påverkat trygghet och säkerhet inom verksamheten.

Dels finns sedan den 1 september 2021 ett nytt incidentrapporteringsystem på kommunens intranät där medarbetare snabbt kan rapportera incidenter eller observationer av olika slag som rör bland annat hot, brott, våld eller annat. Veckovis sker också rapportering av incidenter genom EST-arbetet (effektiv samordning för trygghet) där både kommunala verksamheter, privata aktörer och polisen samarbetare för att skapa lägesbilder och sätta in åtgärder vid behov. Berörda aktörer får sedan del av veckobrevet med samtliga inrapporterade incidenter eller händelser.

Motionen föreslår i övrigt att incidentrapporteringsystemet ska finnas tillgängligt för allmänheten att ta del av, kommunen anser dock att det finns svårigheter i sådan insyn kopplat till att delar av rapporterna omfattar sekretessbelagda uppgifter och uppgifter som kan vara känsliga och som rör barns integritet. Det finns också frågetecken kopplat till vad som är relevant information för allmänheten att ta del av.

Mot bakgrund av att kommunen redan idag har två möjliga incidentrapporteringsystem anser kommunledningskansliet att behov att införa ytterligare ett system inte föreligger.

### **Kommunstyrelsens förslag till beslut**

Kommunfullmäktige beslutar

- 1) **att** avslå motionen, samt
- 2) **att** anse motionen besvarad.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Kommunfullmäktiges beslut till:**

Motionärerna

Räddning och säkerhet

## Mall för egen prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Instruktion

Använd mallen som vägledning vid genomförande av prövningar av barnets bästa i utredningar och inför beslut. Mallen utgår från den processbeskrivning som återfinns i *Riktlinje för prövning av barnets bästa i Nyköpings kommun*.

Det är viktigt att process, bedömning och utfall av en prövning dokumenteras skriftligen. Prövningen bör dokumenteras på ett sådant sätt att den blir *tydlig och transparent* för de barn eller övriga som berörs, som exempelvis vårdnadshavare eller för dem som kan komma att granska beslutet.

Hur mycket som redogörs under respektive delmoment i mallen beror på vilken form för prövning som bedöms lämplig och kan också variera från ärende till ärende.

Exempelvis kan prövningens omfattning variera beroende på ärendets komplexitet i relation till i vilken grad; eller på vilket sätt det kan komma att påverka barn; om ärendet omfattar rättigheter som riskerar att kränkas eller inte tillgodoses; eller inbegriper försvårande mål- och intressekonflikter som behöver vägas in i analysen.

Till hjälp att bedöma om och i vilken form en prövning ska göras (enkel eller formell), använd *Checklista för bedömning av behov av genomförande av prövning av barnets bästa inför utredningar och beslut*.

Använd processbeskrivningens steg 1–8 i riktlinjen till hjälp att genomföra prövningen och redogör för resonemangen i mallen. I riktlinjen finns även en förteckning över barnkonventionens artiklar liksom länk till barnkonventionen som helhet.

Stödmaterial för genomförande av prövningar av barnets bästa liksom information om barnkonventionen och barnrätt i praktiken finns att hitta på IN under Samarbete och projekt/ Samarbete/ Barnkonventionen.

## Mall för prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Delmoment

### Resonemang

<p><b>1. Beskriv ärendet eller frågan med utgångspunkt i barns bästa</b></p> <p>Exempelvis: bakgrund, syfte, problem/ målbild, verksamhet och målgrupp.</p> <p>Om beskrivningen motiverar det, initiera samverkan med berörda parter (ex. annan verksamhet, anhöriga eller resurser.)</p> <p>Om det framgår att barnets bästa ska vägas mot andra intressen bör en formell prövning genomföras. Det bör då också framgå i beskrivningen av ärendet. Se under delmoment 5.</p> <p>(Berör processteg 1 i riktlinje)</p>	
<p><b>2. Bedöm vilket underlag som är relevant att utgå från för att kunna göra en bedömning av barnets bästa, och beskriv detta</b></p> <p>Exempelvis: Artiklar i barnkonventionen: 2, 3, 6 och 12 omfattas alltid av en prövning. Identifiera övriga artiklar som är relevanta för ärendet, forskning, lagstiftning/ myndighetsföreskrifter.</p> <p>(Berör processteg 2–4 i riktlinje)</p>	

**3. Väg relevanta faktorer mot varandra. Ta utgångspunkt i barnets rättigheter**

Om motiverat identifiera handlingsalternativ och analysera konsekvenser för barnet/barnen, samt andra konsekvenser som bedöms viktiga för att belysa den åtgärd som föreslås

(Berör processteg 5 i riktlinje)

**4. Formulera en slutsats – vad bedöms vara barnets bästa i ärendet?**

Tillför dokumentationen från prövningen till ärendet. Vad som bedömdes vara barnets bästa ska beaktas och väga tungt för beslutet/utfallet.

(Berör processteg 6 i riktlinje)

**5. Finns det övriga intressen som behöver beaktas i ärendet? Beskriv dessa**

(Berör processteg 5 i riktlinje)

<p><b>6. Väg övriga intressen mot vad som bedömts vara barnets bästa</b></p> <p>Beskriv de eventuella intressekonflikter som identifieras. Utgå från rättigheterna, och i synnerhet om en intressekonflikt innebär en kränkning av en rättighet eller att barns rättigheter inte kan tillgodoses fullt ut.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	
<p><b>7. Formulera ett förslag till beslut</b></p> <p>Det ska tydligt framgå hur förslag till beslut beaktar barnets bästa eller tydligt motivera eventuella avvägningar som innebär att andra intressen fick väga tyngre. Notera att barnets bästa ska beaktas i första hand. Tillför dokumentation från prövningen till ärendet.</p> <p>(Berör processteg 6 i riktlinje)</p>	
<p><b>8. Föreslå kompensande åtgärder</b></p> <p>Har andra intressen behövt väga tyngre än bedömning av barnets bästa, bör kompensatoriska åtgärder föreslås. Utgå från de rättigheter som inte kan tillgodoses fullt ut/målgruppen som berörs. Det kan vara på kort eller lång sikt.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	

## Motion

### Inför ett incidentrapporteringsystem i Nyköpings kommuns skolor

En förutsättning för goda kunskapsresultat i skolan är en trygg och säker skolmiljö. För att kunna säkra och upprätthålla en sådan miljö behöver ansvariga politiker och tjänstemän ha en klar bild av läget och de utmaningar som finns. Därför föreslår vi att ett incidentrapporteringsystem införs i Nyköpings kommun.

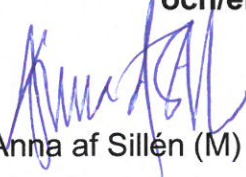
Att lugn och trygghet måste råda i en skola är en absolut förutsättning för att en bra och effektiv undervisning ska kunna bedrivas. I en stökig och otrygg miljö fokuseras elevernas uppmärksamhet allt för mycket på ovidkommande saker och riskerar att blockera alla möjligheter till inläring. Samtidigt påverkar det negativt skolpersonalens arbetsmiljö.

För att kunna hantera problem kopplat till säkerhet på våra skolor är det en förutsättning att det också finns en tydlig bild av den faktiska situationen. Den saknas idag, eller kommer i varje fall inte de ansvariga politikerna till del. Det finns, inom kommunen, ingen samlad rapportering av vad som sker i våra skolor. Det bör å det snaraste åtgärdas för att verkningfulla åtgärder ska kunna vidtas för att skapa/upprätthålla en säker och trygg miljö på skolor som ger goda förutsättningar för såväl skolpersonalens undervisning som för elevernas kunskapsinhämtning.

För att komma till rätta med eventuella störningsproblem i skolan är det nödvändigt att alla möjliga resurser utnyttjas men då är det också nödvändigt att alla inblandade har en klar bild av vad som sker. Därför föreslår vi att ett incidentrapporteringsystem införs i Nyköpings kommun. En incidentrapportering som är tillgänglig för alla, såväl politiker som allmänheten, skulle kunna vara ett effektivt instrument i att stävja den problematik som nu finns på Nyköpings högstadium. Detta är också något som kommunrevisionen föreslagit i sin granskning av skolans verksamheter.

Med anledning av ovanstående föreslås kommunfullmäktige besluta

**Att en kontinuerlig incidentrapportering från våra skolor införs med det snaraste och att denna görs tillgänglig för alla som arbetar inom och/eller har ansvar för skolornas verksamhet.**

  
Anna af Sillén (M)

  
Jan Bonnier (M)

  
Petter Söderblom (M)

Nyköping, 2018-04-10



## **KS § Yttrande över remiss: återstartsutredningens betänkande: Från kris till kraft. Återstart för kulturen (SOU2021:77)**

**Diarienummer:** KK21/662

Regeringen beslutade den 22 december 2020 att ge en särskild utredare i uppdrag att dels sammanfatta de konsekvenser covid-19-pandemin inneburit för kultursektorn, dels analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa. Syftet är att skapa goda förutsättningar för kultursektorns återstart men även för en god utveckling framåt.

Utredningen konstaterar att pandemin slagit hårt mot kultursektorn men också att tidigare problem uppmärksammats. Utifrån de problem som identifierats lämnar utredningen förslag för att dels möta de akuta utmaningarna som orsakats av pandemin, men även förslag som bidrar till ett starkare kulturliv på längre sikt.

Nyköpings kommun har mottagit remiss av betänkandet och ett förslag till yttrande har tagits fram.

I beredningen av ärendet har underlag inhämtats från division Näringsliv Kultur och Fritid. Kultur och fritidsnämnden har yttrat sig i ärendet.

### **Förslag**

Sammanfattningsvis anser Nyköpings kommun att rapporten är gedigen och att det är positivt att man har fått med bredden som finns inom sektorn, men att folkhögskolorna saknas i dokumentet. Kommunen delar också utredningens bild att pandemin har blottlagt strukturella brister inom sektorn.

### **Prövning av barnets bästa**

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** anta yttrande över betänkandet "Från kris till kraft. Återstart för kulturen" (SOU 2021:77).

### **Beslutet skickas till:**

Kulturdepartementet

Kultur- och fritidsnämnden

Kommunstyrelsen

## **Yttrande över remiss: återstartsutredningens betänkande: Från kris till kraft. Återstart för kulturen (SOU2021:77)**

### **Bakgrund**

Regeringen beslutade den 22 december 2020 att ge en särskild utredare i uppdrag att dels sammanfatta de konsekvenser covid-19-pandemin inneburit för kultursektorn, dels analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa. Syftet är att skapa goda förutsättningar för kultursektorns återstart men även för en god utveckling framåt.

Utredningen konstaterar att pandemin slagit hårt mot kultursektorn men också att tidigare problem uppmärksammats. Utifrån de problem som identifierats lämnar utredningen förslag för att dels möta de akuta utmaningarna som orsakats av pandemin, men även förslag som bidrar till ett starkare kulturliv på längre sikt.

Nyköpings kommun har mottagit remiss av betänkandet och ett förslag till yttrande har tagits fram.

I beredningen av ärendet har underlag inhämtats från division Näringsliv Kultur och Fritid. Kultur och fritidsnämnden har yttrat sig i ärendet.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag**

Ett förslag till yttrande har tagits fram.

Sammanfattningsvis anser Nyköpings kommun att rapporten är gedigen och att det är positivt att man har fått med bredden som finns inom sektorn, men att folkhögskolorna saknas i dokumentet. Kommunen delar också utredningens bild att pandemin har blottlagt strukturella brister inom sektorn.

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** anta yttrande över betänkandet "Från kris till kraft. Återstart för kulturen" (SOU 2021:77).

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslilchef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Kulturdepartementet

Kultur- och fritidsnämnden

Division Näringsliv Kultur och Fritid

Kulturdepartementet  
Ku2021/02071

## **Yttrande över återstartsutredningens betänkande, Från kris till kraft - återstart för kulturen (SOU 2021:77)**

Inledningsvis ser Nyköpings kommun positivt på utredningens bredd tillsammans med beskrivningen av kultursektorn och delar bilden av de problem som pandemin inneburit.

Kommunen vill understryka betydelsen av det stärkta stöd som föreslås till bland annat kulturverksamheter och musikarrangörer.

Givet att en stor andel av kulturutövarna är egenföretagare eller föreningar är det - oaktat stöd, viktigt att det är en enkel (kontroll-)administration.

Nyköpings kommun tillstyrker särskilt förslagen gällande:

- uppdrag till Vinnova om förslag på hur innovationer inom Kulturella och kreativa näringar tas tillvara,
- Inrättandet av ett samordningskontor för Kulturella och kreativa näringar på Regeringskansliet,
- förslag om uppdrag till Tillväxtanalys att utveckla och tillgängliggöra statistik,
- uppdrag till Myndigheten för kulturanalys att analysera och kartlägga hinder för jämlikt deltagande samt föreslå åtgärder som kan bidra till att delaktighetsmålet uppnås och
- uppdrag till Myndigheten för kulturanalys om fördjupade analyser.

Med djupare och bredare analyser förbättras förutsättningarna till samverkan och samordning på alla nivåer. Tematiska samordningskontor inom Regeringskansliet har historiskt bidragit till att synliggöra tvärssektoriella beröringspunkter och stärkta perspektiv.

Nyköpings kommun noterar att folkhögskolorna inte är nämnda i dokumentet och vill understryka att dessa spelar en viktig roll för kompetensförsörjningen på kort och längre sikt.

Kulturrådets utvecklingsbidrag till kommunal kulturskola uppgår till 200 miljoner kronor årligen från och med 2023. Nyköpings kommun önskar särskilt nämna vikten av att stödet till de kommunala kulturskolorna är långsiktigt och vill att detta beaktas framöver.

Kraften att skapa ett levande kulturliv kommer i förstone från medborgarna själva- från gräsrotsinitiativ, amatörkulturen och lokala föreningar. Pandemin har drabbat dessa föreningar och dess verksamheter hårt de senaste åren.

I Nyköping har lokala kulturföreningar, studieförbund och folkhögskolor viktiga roller som kulturarrangörer. Dessa tillsammans med amatörkulturen måste liksom det övriga kulturlivet finnas med i det återstartarbetet som finns framför oss.

Urban Granström  
Kommunstyrelsens ordförande

# Från kris till kraft

Återstart för kulturen



BETÄNKANDE AV  
UTREDNINGEN  
ÅTERSTART FÖR KULTUREN



STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

SOU 2021:77

# Från kris till kraft

Återstart för kulturen

*Betänkande av Utredningen återstart för kulturen*

*Stockholm 2021*



---

STATENS OFFENTLIGA  
UTREDNINGAR

---

**SOU 2021:77**

SOU och Ds finns på [regeringen.se](http://regeringen.se) under Rättsliga dokument.

*Svara på remiss – hur och varför*

*Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).*

Information för dem som ska svara på remiss finns tillgänglig på [regeringen.se/remisser](http://regeringen.se/remisser).

Layout: Kommittéservice, Regeringskansliet

Illustration omslag: Arad Golan Coll

Omslag: Elanders Sverige AB

Tryck och remisshantering: Elanders Sverige AB, Stockholm 2021

ISBN 978-91-525-0219-8 (tryck)

ISBN 978-91-525-0220-4 (pdf)

ISSN 0375-250X



# Till statsrådet och chefen för Kulturdepartementet

Regeringen beslutade den 22 december 2020 att ge en särskild utredare i uppdrag att dels sammanfatta de konsekvenser covid-19-pandemin inneburit och alltså innebär för kultursektorn, dels analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa (dir. 2020:143). Syftet är att bidra till att skapa goda förutsättningar för kultursektorns återstart och utveckling samt möjliggöra ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv i alla delar av Sverige. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 30 september 2021.

Före detta kulturrådet Linda Zachrisson förordnades den 22 december 2020 som särskild utredare. Utredningen har antagit namnet *Återstart för kulturen* (Ku 2020:03).

Som sakkunniga förordnades den 11 februari 2021 Pernilla Conde Hellman (kulturdirektör i Malmö stad), Ingrid Printz, (kulturchef i Region Jämtland Härjedalen), Viktoria Nguema (kultursamordnare i Botkyrka kommun), Linda Portnoff (ekonomie doktor och verkställande direktör för Tangy Market), Niklas Cserhalmi (museidirektör för Arbetets museum), Mikael Brännvall (verkställande direktör för Svensk Scenkonst), Alfons Karabuda (kompositör och ordförande för Sveriges kompositörer och textförfattare, Skap, och Musiksverige), Gunnar Ardelius (författare och verksamhetschef på Ideell Kulturallians), Andreas Sand (verkställande direktör för Stockholm Live), Tanja von Brünen, (kansliråd på Kulturdepartementet) och Anna Hag (departementssekreterare på Näringsdepartementet). Den 22 april 2021 entledigades Andreas Sand från sitt förordnande och den 24 maj 2021 förordnades Sara Arrhenius (rektor vid Kungliga konsthögskolan, curator, författare och kritiker) som sakkunnig.

Fil. dr. och utredaren Klara Tomson anställdes som huvudsekreterare den 25 januari 2021. Den 8 februari 2021 anställdes utredaren Love Ander som sekreterare och den 26 april 2021 anställdes pol. kand. Miranda Olsson som sekreterare. Kulturdepartementet har gett direktören Magdalena Malm i uppdrag att biträda utredningen från och med den 1 februari 2021 till och med den 10 juni 2021. Näringsdepartementet har gett departementsrådet Carl Rosén i uppdrag att biträda utredningen från och med den 17 februari.

Utredningen överlämnar härmed betänkandet *Från kris till kraft. Återstart för kulturen* (SOU 2021:77). Utredningens uppdrag är därmed slutfört.

Stockholm i september 2021

Linda Zachrison

/Klara Tomson  
Love Ander  
Miranda Olsson  
Carl Rosén

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>15</b>
<b>1 Uppdraget och dess genomförande</b> .....	<b>33</b>
1.1 Utredningens direktiv.....	33
1.2 Arbetets genomförande.....	35
1.2.1 Medverkan i konferenser och seminarier .....	36
1.2.2 Konsultuppdrag i avgränsad fråga om digitalisering.....	37
1.3 Avgränsning av kultursektorn.....	37
1.4 Bedömningsgrunder: de kulturpolitiska målen.....	39
1.5 Staten, regionerna och kommunerna delar på ansvaret för kulturpolitiken .....	40
1.5.1 Offentlig finansiering.....	41
1.5.2 Statens ansvar.....	42
1.5.3 Regionernas ansvar .....	43
1.5.4 Kommunernas ansvar .....	44
1.6 Betänkandets disposition.....	45
<b>2 Covid-19-pandemins effekter på kulturen</b> .....	<b>47</b>
2.1 Negativa effekter av pandemin.....	47
2.1.1 Restriktionerna har lett till en kris i kultursektorn .....	48
2.1.2 Kultursektorn är en av de hårdast drabbade sektorerna.....	49
2.1.3 Olika delar av sektorn har drabbats olika hårt.....	49

2.1.4	Den publika verksamheten har förändrats eller ställts in.....	51
2.1.5	Följden har blivit ett kraftigt intäktsbortfall.....	51
2.1.6	Samtliga konstområden är drabbade.....	52
2.1.7	Omsättningen har minskat.....	54
2.1.8	Konkurserna har ökat.....	56
2.1.9	Arbetslösheten har ökat.....	57
2.1.10	Effekterna på det ideella kulturlivet har varit negativa.....	60
2.1.11	Kultursektorn riskerar ett kompetenstapp.....	60
2.1.12	Inträde och etablering på arbetsmarknaden har försvårats.....	63
2.1.13	Det internationella utbytet har minskat eller upphört.....	64
2.1.14	Produktioner flyttas fram och hindrar nyproduktion.....	66
2.1.15	Det finns en risk för lägre deltagande.....	67
2.1.16	Bedömningar.....	70
2.2	Positiva effekter av pandemin.....	71
2.2.1	Utbyte och samverkan har stärkts.....	71
2.2.2	Det digitala kulturutbudet har ökat.....	73
2.2.3	Bedömningar.....	73
2.3	Lärdomar av statens och andra länders hantering av pandemin.....	73
2.3.1	Svenska krisinsatser har genomförts i flera steg.....	74
2.3.2	Insatser har varit nödvändiga.....	78
2.3.3	Insatserna har successivt anpassats efter kultursektorns behov.....	80
2.3.4	De generella insatserna har inte varit tillräckligt anpassade efter kultursektorn.....	81
2.3.5	Kultursektorn är ett ekosystem.....	84
2.3.6	Det behövs ökad begriplighet, tydlighet och transparens.....	85
2.3.7	Stöd för utveckling och återstart behövs även under en kris.....	86
2.3.8	Bedömningar.....	90

<b>3</b>	<b>Utvecklingsområden för självständighetsmålet .....</b>	<b>91</b>
3.1	Självständighetsmålet.....	91
3.2	Kulturens ekonomiska villkor.....	92
3.2.1	Stöden till kulturen har urholkats .....	93
3.2.2	Förstärkta anslag är ett steg i rätt riktning .....	95
3.2.3	Kommuner och regioner står inför ekonomiska utmaningar.....	96
3.2.4	Flernivåstyret skapar osäkerhet kring kulturens finansiering.....	99
3.2.5	Breddad finansiering kan stärka kultursektorns förutsättningar .....	102
3.2.6	De ekonomiska förutsättningarna för svensk filmproduktion behöver stärkas .....	105
3.2.7	Bedömningar.....	107
3.3	Ekonomiska och sociala villkor för konstnärer och yrkesverksamma inom kultursektorn .....	107
3.3.1	Konstnärer har låga inkomster och svårt att få del av trygghetssystemen .....	108
3.3.2	Även andra yrkesverksamma inom kultursektorn verkar under osäkra ekonomiska villkor .....	112
3.3.3	Arbete med att förändra systemen för a-kassa och socialförsäkring pågår.....	115
3.3.4	Ökad kunskap om konstnärers villkor bidrar till bättre fungerande trygghetssystem .....	119
3.3.5	Bedömningar.....	120
3.4	Digitaliseringens ekonomiska följder för kulturen.....	121
3.4.1	Digitala kulturarrangemang bär sig inte ekonomiskt .....	122
3.4.2	Digitaliseringen av kulturarvet brådskar och innebär ingen besparing .....	124
3.4.3	Den digitala kompetensen behöver öka.....	126
3.4.4	E-böcker medför ekonomiska utmaningar .....	127
3.4.5	Den digitala utvecklingen medför behov av nya lösningar för filmen .....	128
3.4.6	Stödsystemen inom litteraturområdet är inte anpassade för digitala ljudböcker och e-böcker...	130

3.4.7	Uppföljningen av digital kulturverksamhet behöver utvecklas .....	133
3.4.8	Bedömningar .....	133
3.5	Kunskapen om upphovsrätt behöver öka .....	134
3.5.1	EU:s nya upphovsrättsdirektiv kan stärka konstnärernas ekonomiska förutsättningar.....	135
3.5.2	Bedömningar .....	139
3.6	Förutsättningar för konstnärlig utveckling .....	139
3.6.1	Internationellt utbyte främjar konstnärlig utveckling .....	140
3.6.2	Det är svårt för nya aktörer att etablera sig i kulturlivet .....	142
3.6.3	Bristen på långsiktiga förutsättningar hämmar utvecklingen .....	144
3.6.4	Utbytet mellan det fria kulturlivet och institutioner bör öka .....	145
3.6.5	Bedömningar .....	148
<b>4</b>	<b>Utvecklingsområden för delaktighetsmålet.....</b>	<b>149</b>
4.1	Delaktighetsmålet.....	149
4.2	Bostadsort påverkar förutsättningarna för professionellt kulturutövande.....	150
4.2.1	Svag infrastruktur utgör ett hinder för att verka utanför storstäder.....	151
4.2.2	Bedömningar .....	152
4.3	Professionellt kulturutövande påverkas av bakgrund.....	153
4.3.1	Det finns flera orsaker till snedrekrytering .....	154
4.3.2	Bedömning .....	156
4.4	Deltagandet i kulturlivet påverkas av bostadsort .....	156
4.4.1	Bedömning .....	157
4.5	Deltagandet i kulturlivet påverkas av bakgrund .....	158
4.5.1	Barns och ungas kulturvanor följer samma mönster som vuxnas .....	159
4.5.2	Bedömning .....	160

4.6	Personer med funktionsnedsättning är mindre delaktiga i kulturlivet .....	161
4.6.1	Bedömning .....	162
4.7	Mellanhänder och arrangörer är viktiga.....	163
4.7.1	Arrangörsledet är viktigt för tillgängligheten till kultur i hela landet .....	163
4.7.2	Arrangörsstrukturerna skiljer sig åt mellan olika konstområden .....	164
4.7.3	Bedömning .....	167
4.8	Digitalt kulturutbud har potential att nå nya målgrupper.....	167
4.8.1	Den digitala infrastrukturen är under utveckling.....	168
4.8.2	Den digitala infrastrukturen är sämre på landsbygden .....	169
4.8.3	Digitalisering i sig breddar inte deltagandet .....	170
4.8.4	Digital kompetens är en förutsättning för att ta del av och skapa digital kultur.....	172
4.8.5	Bedömning.....	174
4.9	Hinder för barns och ungas möten med kultur .....	174
4.9.1	Pandemin medför långsiktiga utmaningar för kulturskolorna .....	175
4.9.2	En kulturskolelag kräver en fördjupad utredning... ..	176
4.9.3	Covid-19-pandemin har synliggjort brister i utbytet mellan kultursektorn och skolan.....	178
4.9.4	Kulturrådet arbetar med att utveckla Skapande skola.....	180
4.9.5	Bedömning.....	181
4.10	Dagens styrning hämmar arbete för breddat deltagande....	182
4.10.1	Två möjliga sätt att utveckla styrningen .....	183
4.10.2	Bedömning.....	184
<b>5</b>	<b>Utvecklingsområden för samhällsmålet .....</b>	<b>185</b>
5.1	Samhällsmålet .....	185
5.2	Kulturens centrala samhällsvärde behöver tydliggöras.....	186
5.2.1	Bedömning.....	188

5.3	Kulturella och kreativa näringar bidrar både till kulturpolitiken och näringspolitiken.....	188
5.3.1	Konstnärernas villkor inom KKN behöver stärkas .....	189
5.3.2	Näringspolitiska satsningar är inte anpassade efter KKN.....	190
5.3.3	KKN:s export hämmas av brist på finansiering ..	192
5.3.4	KKN skulle främjas av mer interdepartemental samverkan .....	193
5.3.5	Kunskap om KKN:s samhällsekonomiska bidrag saknas .....	194
5.3.6	Bedömningar .....	196
5.4	Kulturen bidrar till demokratin .....	196
5.4.1	Hindren för kulturens utbyte med skolan behöver rivas.....	197
5.4.2	Digitaliseringen skapar både möjligheter och utmaningar.....	199
5.4.3	Kulturen bidrar till utvecklingen av digital kompetens .....	200
5.4.4	Kulturen bidrar till social hållbarhet .....	202
5.4.5	Bedömningar .....	203
5.5	Konst, kultur och kulturarv är en del av hållbara samhällen ..	203
5.5.1	Kultur bidrar till regional tillväxt .....	204
5.5.2	Gestaltad livsmiljö bidrar till attraktiva och hållbara samhällen .....	206
5.5.3	Offentlig konst är ett utvecklingsområde .....	207
5.5.4	Bedömningar .....	209
5.6	Kulturen har betydelse för hälsa.....	209
5.6.1	Delaktighet i kulturlivet kan vara en fristad för barn och unga .....	210
5.6.2	Behov av samverkan och kunskapsspridning .....	210
5.6.3	Bedömningar .....	211
<b>6</b>	<b>Nya sätt att tillgängliggöra kultur.....</b>	<b>213</b>
6.1	Pandemin har varit en katalysator för utveckling.....	213
6.1.1	Kulturverksamheter flyttar ut och söker upp .....	213
6.1.2	Kultur har gjorts tillgänglig digitalt .....	215



6.1.3	Konstnärlig produktion har skett under nya förutsättningar .....	218
6.1.4	Digitalisering möjliggör interaktion.....	219
6.2	Det finns utmaningar med det digitala språnget.....	219
6.3	Bedömningar .....	223
<b>7</b>	<b>Förslag .....</b>	<b>225</b>
7.1	Det här uppnås med förslagen .....	225
7.2	Förslag för kulturens återstart .....	227
7.2.1	Återstartstipendier .....	227
7.2.2	Återstarts- och utvecklingsstöd för en starkare kultursektor .....	228
7.2.3	Kulturcheckar som stimulansstöd.....	235
7.2.4	Stärk allianserna .....	236
7.2.5	Stärk stödet till musikarrangörer.....	237
7.3	Långsiktig förstärkning av kulturens ekonomiska förutsättningar .....	238
7.3.1	Stärk stödet för den fria kulturen.....	239
7.3.2	Stärk stödet för konstnärer .....	241
7.3.3	Stärk kultursamverkansmodellen .....	242
7.3.4	Stärk förutsättningarna för civilsamhällets kulturaktörer.....	243
7.3.5	Långsiktiga stöd.....	244
7.4	Stärk internationellt utbyte och samverkan .....	245
7.4.1	Medfinansiera projekt inom Kreativa Europa.....	247
7.5	Stärk trygghetssystemen.....	248
7.5.1	Utred hur stipendier ska hanteras i trygghetssystemen.....	248
7.5.2	Utveckla informationen om trygghetssystemen ...	249
7.6	Ta till vara digitaliseringens möjligheter.....	250
7.6.1	Digitalisera kulturarvet .....	250
7.6.2	Utred hur bibliotekens utlån av e-böcker kan samordnas nationellt .....	251
7.6.3	Analysera konsekvenser och behov kopplade till ny upphovsrättslagstiftning.....	252

7.6.4	Kompetenshöjande insatser om upphovsrätt.....	253
7.6.5	Stärk rådgivningen om upphovsrätt.....	254
7.6.6	Följ kulturlivets förutsättningar att producera och tillgängliggöra kultur digitalt.....	255
7.7	Förbättra förutsättningarna för kulturella och kreativa näringar .....	256
7.7.1	Inför ett produktionsincitament för film och tv i Sverige.....	256
7.7.2	Fördela exportstöd.....	257
7.7.3	Utveckla och samordna politiken för kulturella och kreativa näringar.....	258
7.7.4	Utveckla statistik och analys .....	261
7.7.5	Förbättra tillgång till innovationsstöd.....	262
7.8	Stärk kulturskolan och kultur i skolan.....	263
7.8.1	Förbättra kulturskolornas möjligheter till långsiktigt utvecklingsarbete .....	263
7.8.2	Utred behov av ytterligare insatser för kulturskolan.....	264
7.8.3	Främja förutsättningarna för kultur i skolan.....	265
7.9	Bredda deltagandet och minska snedrekryteringen i kulturlivet.....	266
7.9.1	Analysera och kartlägg orsaker till ojämlikt deltagande .....	267
7.9.2	Praktiskt lärande för breddat deltagande och mot snedrekrytering.....	267
7.10	Utveckla kulturpolitikens inriktning .....	269
7.10.1	Färdplan för den svenska filmpolitiken .....	269
7.10.2	Utred hur kultursamverkansmodellen kan utvecklas .....	270
7.10.3	Stöd utvecklingen av en nationell plattform för utställningsaktörer inom bild- och formkonst .....	270
7.10.4	Utred förutsättningarna för en kulturstiftelse ....	271

<b>8</b>	<b>Konsekvenser.....</b>	<b>273</b>
8.1	Förslagets ekonomiska konsekvenser.....	273
8.1.1	Konsekvenser för de offentliga finanserna .....	273
8.1.2	En stärkt kultursektor ger positiva sambandskonsekvenser .....	275
8.2	Kortsiktiga och långsiktiga konsekvenser samt nollalternativ.....	277
8.2.1	Förslagen för återstart.....	277
8.2.2	Förslagen för långsiktig förstärkning av kulturens ekonomiska förutsättningar.....	277
8.2.3	Förslagen för stärkt internationellt utbyte och samverkan.....	278
8.2.4	Förslagen för stärkta trygghetssystem.....	279
8.2.5	Förslagen för att ta tillvara digitaliseringens möjligheter .....	280
8.2.6	Förslagen för de kulturella och kreativa näringarna.....	281
8.2.7	Förslagen för en stärkt kulturskola och kultur i skolan .....	283
8.2.8	Förslagen för breddat deltagande och minskad snedrekrytering i kulturlivet .....	284
8.2.9	Förslagen för utveckling av kulturpolitikens inriktning .....	284
8.3	Konsekvenser ur ett barnrätts- och ungdomsperspektiv....	286
8.4	Konsekvenser ur ett mångfalds-, tillgänglighets- och jämställdhetsperspektiv .....	286
8.5	Konsekvenser för brottslighet .....	286
8.6	Små företags förutsättningar .....	286
8.7	Konsekvenser för sysselsättning och service i olika delar av landet.....	287
8.8	Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen .....	287
	<b>Referenser.....</b>	<b>289</b>

**Bilagor**

Bilaga 1	Kommittédirektiv 2020:143.....	309
Bilaga 2	Kommittédirektiv 2021:18.....	319
Bilaga 3	Organisationer som utredningen haft en dialog med....	321

# Sammanfattning

I detta betänkande föreslår utredningen insatser som dels stärker förutsättningarna för kulturens återstart och utveckling under och efter covid-19-pandemin, dels möjliggör ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv i alla delar av Sverige. Utredningens direktiv (dir. 2020:143) kan sammanfattas i fyra teman:

1. *Sammanfatta konsekvenserna av pandemin för kulturen* lokalt, regionalt och nationellt, och analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa.
2. *Identifiera vilka insatser som behövs* för kulturens återstart, återhämtning och utveckling under och efter pandemin.
3. *Synliggöra nya sätt att tillgängliggöra kultur* som har etablerats eller utvecklats under pandemin och som har potential att bidra positivt till att nå de nationella kulturpolitiska målen. Föreslå vid behov åtgärder för att stärka dessa initiativ.
4. *Identifiera strukturella problem inom kulturen* och den kulturella infrastrukturen som har synliggjorts under pandemin, identifiera kvardröjande effekter av pandemin och föreslå vid behov åtgärder för att stärka kulturens hållbarhet.

Vi har genomfört uppdraget med utgångspunkt i de nationella kulturpolitiska målen: *självständighetsmålet*, *delaktighetsmålet* och *samhällsmålet*, och i enlighet med utredningens direktiv föreslår vi insatser både för kulturens återstart och för ett starkt och långsiktigt hållbart kulturliv. Vår förhoppning är att utredningen därigenom kan bidra till att återstarten för kulturen inte bara blir en väg tillbaka utan även en väg framåt. Det har däremot inte ingått i vårt uppdrag att undersöka och bedöma frågor om hur smittsäkra evenemang kan genomföras inklusive frågor om vaccinpass.

## **Pandemin har haft negativa konsekvenser för kulturlivet**

Covid-19-pandemin har inneburit, och innebär fortsatt, stora utmaningar för kulturlivet i Sverige. Sedan mars 2020 har möjligheterna till kulturupplevelser och kulturell verksamhet kraftigt begränsats i Sverige till följd av de restriktioner för allmänna sammankomster och offentliga tillställningar som infördes för att förhindra smittspridning. Restriktionerna har lett till en djup kris i kultursektorn för de konstnärer och verksamheter som är beroende av en besökande publik samt för de yrkesgrupper och organisationer som stödjer och möjliggör sådan verksamhet. För dessa grupper innebär restriktionerna i praktiken ett näringsförbud.

### **Kultursektorn har drabbats hårt av pandemin**

Kultursektorn är en av de sektorer i samhället som på grund av restriktionerna har drabbats hårdast av pandemin när det gäller intäktsbortfall jämfört med tidigare år. Små och stora aktörer inom många olika kulturområden har påverkats. Särskilt drabbade har de frilansande konstnärerna, privata aktörer och ideella verksamheter varit, men även offentliga verksamheter har sett stora intäktsbortfall.

En för många redan utsatt inkomstsituation har förvärrats ytterligare. Internationella samarbeten och utbyten, viktiga för såväl konstnärlig utveckling som försörjning, har ställts in och kan bli svåra att återupprätta. För konstnärer och andra yrkesverksamma i kultursektorn har pandemin inneburit färre, eller förlorade uppdrag.

### **Det finns risk för långsiktiga konsekvenser**

Pandemin har fått negativa effekter för kultursektorn som riskerar att kvarstå flera år framöver. I början av pandemin ökade antalet arbetsökande på Arbetsförmedlingen Kultur Media drastiskt och 2021 är antalet inskrivna fortfarande betydligt högre än före pandemin.

Många yrkesverksamma inom kultursektorn överväger att lämna sektorn, och flera har redan gjort det. Samtidigt har nyexaminerade och unga konstnärer samt andra yrkesverksamma inom kultursektorn haft ytterst begränsade möjligheter att etablera sig på arbetsmarknaden under pandemin. För det ideella kulturlivet har uppehållet av

aktiviteter inneburit ett minskat engagemang och svårigheter att locka nya medlemmar.

Pandemin riskerar också att leda till ett långvarigt kompetenstapp samt en minskad mångfald och kvalitet inom kultursektorn. Vi bedömer därför att det finns ett behov av branschspecifika analyser av sektorns kompetensbehov och andra insatser för att säkra kompetensförsörjning framåt.

Det finns en osäkerhet om huruvida besökare och publik återvänder direkt när restriktionerna har avvecklats och hur pandemin har påverkat publikens beteende på lång sikt. Scenkonst- och musikaktörer (där vi inkluderar alla former av musik, teater, dans, opera, cirkus) och evenemangsnäringen i övrigt har en lång planeringshorisont. För dem riskerar de inställda evenemangen och intäktsbortfallen att få långsiktiga konsekvenser.

Under pandemin har produktion och lansering av såväl scenkonst, musik, bildkonst och litteratur som utställningar och filmer flyttats fram, vilket skapat köbildning hos producenter, institutioner och arrangörer. Det innebär att nya utställningstillfällen och produktioner kan dröja, och därmed dröjer även beställningar av nya verk och möjligheter till arbete och inkomst. För många arrangörer och programläggare kan en försämrad ekonomisk situation även leda till att de minskar sitt risktagande och prioriterar evenemang och konstnärer som uppfattas som mer kommersiellt säkra. Vi menar att offentliga insatser kommer att behövas minst ett par år efter pandemin, för att säkerställa den kulturella infrastrukturens fortlevnad och kulturlivets utveckling.

## **Pandemin har blottlagt strukturella problem som hindrar att självständighetsmålet uppfylls**

Under pandemin har flera strukturella problem som hindrar en utveckling i riktning mot de nationella kulturpolitiska målen blottlagts och framträtt tydligare än tidigare. Vi inleder sammanfattningen av dessa problem med att titta på de hinder som finns i relation till självständighetsmålet. Enligt detta mål ska kulturen vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund.

## De ekonomiska villkoren var svåra redan före pandemin

Självständighetsmålet är beroende av att det finns konstnärer och kulturverksamheter som får ekonomiskt stöd, så att de inte behöver anpassa sin konst efter efterfrågan. Men pandemin har tydliggjort att många kulturverksamheter har en mycket ansträngd ekonomi. Flera av de offentliga stöden till kultur har inte räknats upp så att de täcker löneutvecklingen i samhället och de har därmed urholkats. Stora delar av kulturlivet har små eller inga ekonomiska marginaler; det gäller särskilt det fria kulturlivet. När restriktionerna infördes skapades en akut situation för de aktörer som är beroende av egenintäkter. Ett annat problem som hämmar konstnärlig utveckling är att stöden till kulturlivet är kortsiktiga.

Under senare år har regeringen gjort permanenta förstärkningar av vissa anslag inom kulturbudgeten. Men om kultursektorn ska kunna hantera de utmaningar som pandemin inneburit, och alltså innebär, behövs ytterligare förstärkningar av anslagen.

Dessutom behöver hindren för breddad finansiering rivas. I dag finns hinder – både formella hinder och hinder i form av brist på tradition – i Sverige för breddad, privat finansiering av kultur. Exempelvis är det ovanligt med privata stiftelser som ger bidrag till kultur, vilket i dagsläget snarare kan handla om brist på kunskap och tradition än formella regelhinder. Hindren för breddad finansiering bör avhjälpas för att stärka kulturens ekonomiska förutsättningar.

## Villkoren för konstnärer är bristfälliga

Det är sedan länge känt att konstnärer som grupp har lägre inkomst än genomsnittet i befolkningen och att de även har svårt att få del av trygghetssystemen. De många konstnärer som är frilansande egenföretagare och kombinatorer har drabbats särskilt hårt av pandemin. På grund av generellt låga och oregelbundna inkomster har de svårare att ta del av samhällets trygghetssystem än de som har en fast anställning.

De ekonomiska förutsättningarna för konstnärer att fördjupa sitt skapande bör stärkas, liksom deras möjlighet att ta del av trygghetssystemen. Det är ytterst angeläget att konstnärernas villkor beaktas i de pågående utrednings- och beredningsarbeten som är kopplade till



trygghetssystemen. Därutöver är det angeläget att arbetet med att utveckla information till konstnärer om trygghetssystemen fortsätter.

EU:s nya upphovsrättsdirektiv (DSM-direktivet) implementeras för närvarande i svensk lagstiftning. Direktivet kan bidra till att förbättra förutsättningarna för skäligen ersättningar och inkomster för konstnärer. Bristande kunskap om upphovsrätt och begränsade resurser hos de organisationer som ger stöd i sådana frågor är dock ett hinder för konstnärer att få skälig ersättning, och vi bedömer att kunskapen om upphovsrättsliga frågor på den digitala marknaden behöver öka bland både konstnärer och de aktörer som vill använda deras verk, inte minst med hänsyn till den kommande lagstiftningen om upphovsrätt.

## Digitaliseringen får stora konsekvenser

Under pandemin har kultursektorn genomgått en omfattande utveckling där allt fler aktörer tillgängliggjort sin verksamhet digitalt. Merparten av de offentligt finansierade aktörerna har dock inte tagit betalt för sitt digitala utbud och det saknas i dagsläget intäktmodeller som möjliggör att digital verksamhet går jämnt upp ekonomiskt.

Om den digitala utvecklingen ska kunna fortsätta utan att det fysiska kulturutbudet drabbas krävs en utveckling av nya intäktmodeller och ökade anslag. Ett digitalt kulturutbud behöver innefatta skäliga ersättningar för medverkande konstnärer och upphovspersoner. Vi bedömer även att digital verksamhet i större utsträckning behöver inkluderas i uppföljningar och statistik.

Flera kulturpolitiska strukturer är i dag uppbyggda utifrån analog verksamhet. Det kan leda till att utvecklingen av digital verksamhet hindras och att det utbud som finns tillgängligt digitalt har en mindre mångfald än det analoga utbudet. En större utlåning av e-böcker innebär till exempel utmaningar med ökade kostnader för biblioteken. E-böcker ingår inte heller i biblioteksersättningen, vilket påverkar författares villkor. Även filmpolitikens strukturer behöver anpassas efter de förändringar som sker inom filmområdet, däribland den digitala utvecklingen.

Inom kulturarvsområdet saknar många museer och arkiv resurser och personal för att kunna bedriva ett effektivt arbete med att digi-

talisera sina samlingar. Vi bedömer att det behövs en storskalig digitaliseringsinsats inom hela kulturarvssektorn.

### **Flernivåstyret skapar osäkerhet kring kulturens finansiering**

Ansvarsfördelningen mellan staten, regioner och kommuner när det gäller kultur är inte tydligt reglerad. Flera aktörer har uttryckt en osäkerhet kopplad till ansvarsfördelningen i flernivåstyrningen av kultur, exempelvis om vem som har ansvar att stödja den ideella sektorn. En annan fråga som många aktörer ställer sig är hur staten skulle agera i en situation där eventuella regionala och kommunala neddragningar av stöd till kulturen får tydlig påverkan på kulturlivet.

Det pågår även diskussioner om hur kultursamverkansmodellen fungerar och kan utvecklas. Vi bedömer det som viktigt att den diskussionen fortsätter och att kultursamverkansmodellen med jämna mellanrum ses över av en oberoende aktör.

### **Förutsättningarna för konstnärlig utveckling behöver stärkas**

Samverkan och dialog mellan de politiska nivåerna, mellan myndigheter samt mellan kulturaktörer och det offentliga har stärkts under pandemin. Samtidigt har konstnärliga samarbeten som kan vara centrala för konstnärlig utveckling i många fall inte kunnat genomföras. Det handlar till exempel om internationellt utbyte och samverkan mellan det fria kulturlivet och kulturinstitutionerna.

Vi menar att det behövs flera insatser som möjliggör och stimulerar att dessa utbyten återupptas i syfte att främja konstnärlig utveckling.

### **Pandemin har blottlagt strukturella problem som hindrar att delaktighetsmålet uppfylls**

Utredningen har identifierat ett antal problem som synliggjorts under pandemin och som utgör hinder för att alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet i enlighet med delaktighetsmålet.

## Deltagandet i kulturlivet står inför stora utmaningar

Möjligheterna att vara verksam i och ta del av kulturlivet har varit begränsade under pandemin. Redan före pandemin påverkades dock kulturvanor av bland annat utbildning, bostadsort, kön och ålder. Exempelvis tar personer med lägre utbildningsnivå och personer som bor på landsbygden i lägre utsträckning del av offentligt finansierad kultur än personer med hög utbildningsnivå och boende i storstäder.

Det finns även en snedrekrytering till yrken och utbildningar i kultursektorn, där personer med utländsk bakgrund och personer med föräldrar med låg utbildningsbakgrund på många håll är underrepresenterade. Personer med funktionsnedsättningar är också mindre delaktiga i kulturlivet, både som publik och utövare.

Det finns en oro i kultursektorn att pandemin kan förstärka skillnaderna mellan dem som nås av den offentligt finansierade kulturen och dem som inte gör det. Arbete med att bygga upp relationer till nya grupper har avbrutits under pandemin, och vi bedömer att det behövs insatser för att återskapa dessa relationer och bredda deltagandet i kulturlivet.

Snedrekrytering till yrken och utbildningar inom kulturområdet har flera orsaker. De osäkra villkoren för konstnärer och andra yrkesverksamma inom kultursektorn har belysts under pandemin, vilket kan innebära att vissa inte vågar söka sig till sektorn. Det är därför viktigt att förutsättningarna för att vara verksam som konstnär stärks. Under pandemin har dessutom inslagen av professionell kultur i skolan och kulturskolornas verksamhet begränsats. På sikt riskerar det att förstärka snedrekryteringen och skillnaderna avseende vilka som kultursektorn når ut till.

## Bristande infrastruktur begränsar tillgång till kulturen

En central del av delaktighetsmålet utgörs av möjligheten att ta del av kultur och kunna verka som konstnär i hela landet. Utanför städerna är kulturutbudet mindre omfattande och i större utsträckning beroende av ett fåtal aktörer. Vi ser en risk att tillgången till kultur utanför städerna försämras i spåren av pandemin och bedömer att insatser för kulturens återstart behöver ta särskild hänsyn till detta. Arrangörsledet spelar en central roll för tillgången till

kultur, inte minst de ideella aktörer som bär upp kulturlivet i vissa delar av landet. Det behövs insatser för att säkerställa arrangörernas överlevnad och utveckling.

Vi bedömer även att staten bör följa hur förutsättningarna inom områden med en svagare infrastruktur – till exempel dans, cirkus, samt bild och form – påverkas av pandemin. Det är viktigt att infrastrukturen för dessa konstformer stärks för att förbättra möjligheterna att producera och visa konst i hela landet.

### **Digitalisering i sig breddar inte deltagandet**

Utvecklingen av det digitala kulturutbudet har potential att öka tillgången till kultur i hela landet och nå nya målgrupper. Men det digitala utbudet når inte per automatik de grupper som heller inte nås av det fysiska kulturutbudet. Tvärtom finns indikationer på att det digitala utbudet når samma grupper som det fysiska kulturutbudet. För att potentialen i det digitala kulturutbudet ska kunna förverkligas är det därför viktigt med riktade insatser för ett breddat deltagande samt fortsatta satsningar på infrastruktur för bredband i hela landet och digital kompetens för alla åldrar.

Digitalt producerad och tillgängliggjord kultur kan inte ersätta det fysiska utbudet, men det kan vara ett viktigt komplement. Det fysiska mötet mellan publik och konst är centralt inom många konstformer, och möjligheten till digital kultur motiverar inte ett minskat fysiskt kulturutbud utanför städerna.

### **Styrning hämmar arbete med breddat deltagande**

Inom kultursektorn finns kunskap om hur arbete för breddat deltagande kan bedrivas, men i dag kan styrning i form av andra krav på kulturverksamheterna hämma tillämpningen och utvecklingen av arbetet för breddat deltagande. För verksamheter som har krav på självfinansiering och verksamheter som ska återrapporera besöks-siffror kan det till exempel vara svårt att prioritera riktade insatser för att nå nya målgrupper. För att skapa bättre förutsättningar att nå delaktighetsmålet kan huvudmännen behöva förtydliga att breddat deltagande är prioriterat.

## **Pandemin har blottlagt strukturella problem som hindrar att samhällsmålet uppfylls**

Pandemin har synliggjort flera hinder för att kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska präglade samhällets utveckling i enlighet med samhällsmålet.

### **Kulturen bör vara central i arbetet för ett hållbart samhälle**

Pandemin har riktat ljuset mot den roll som kulturverksamheter spelar och har potential att spela för exempelvis demokrati, utbildning, näringsliv, regional tillväxt, attraktiva livsmiljöer och hälsa. Frånvaron av kulturupplevelser, möten och gemensamma intryck har tydliggjort kulturens meningsskapande och sammanhållande förmåga, och det har under pandemin rapporterats om kulturens ekonomiska betydelse i samhället.

För att kulturen ska kunna präglade samhällets utveckling bör kulturen på ett tydligare sätt än i dagsläget definieras som ett välfärdsområde och inkluderas i arbetet med framtidens välfärd på statlig, regional och kommunal nivå. Vi ser därför ett behov av ökad kunskap om kulturens värden och villkor samt en ökad samverkan mellan politikområden så att kulturen kan vara en central del i utvecklingen för ett hållbart samhälle efter pandemin.

### **Näringspolitiken är inte anpassad till kulturföretag**

De förutsättningar som råder inom kultursektorn behöver beaktas när politiska insatser planeras och genomförs inom övriga samhällsområden, så att de insatserna kan komma kultursektorn till del. Under pandemin har det blivit tydligt att konstnärer och kulturaktörer med enskild firma ofta har svårt att ta del av näringspolitiska insatser och det behövs en ökad samverkan och ett ökat kunskapsutbyte om kulturella och kreativa näringar (KKN) mellan olika politikområden. Satsningar på innovation och tillväxt bör utformas så att de inkluderar KKN.

## Våra förslag

Utifrån de problem som vi har identifierat lämnar vi förslag för att möta de akuta utmaningar för kultursektorns överlevnad och utveckling som pandemin har orsakat. Vi lämnar också förslag som bidrar till ett starkt, hållbart och dynamiskt kulturliv på längre sikt. Återstarts-förslagen sträcker sig över perioden 2022–2023 och är formulerade efter antagandet att de restriktioner som har hindrat allmänna sammankomster och offentliga tillställningar avvecklas under hösten 2021. Om restriktionerna förlängs eller återkommer bör regeringen fortsätta dela ut krisstöd så som har skett 2020 och 2021.

### Förslag för återstart

#### Stöd konstnärer genom återstartsstipendier

Konstnärers redan svaga ekonomiska villkor har försvagats ytterligare under pandemin. Fram till dess att arbetsmarknaden återhämtat sig kommer stipendier och bidrag därför att vara viktiga för möjligheten att fortsätta vara verksam som konstnär. Vi föreslår därför att Konstnärsnämndens olika anslag för bidrag och stipendier förstärks med sammanlagt 65 miljoner kronor årligen 2022 och 2023 samt att Författarfondens anslag förstärks med 9 miljoner kronor årligen 2022 och 2023.

#### Inför återstarts- och utvecklingsstöd till kulturverksamheter

Vi ser det som angeläget att återstarts- och utvecklingsstöden bidrar både till överlevnad inom sektorn och till att ta vara på och vidareutveckla nya initiativ som tagit form och nya behov som identifierats, under krisen. Vi föreslår därför att regeringen avsätter:

- 225 miljoner kronor per år 2022 och 2023 till ett återstarts- och utvecklingsstöd som främst riktas till aktörer inom det fria kulturlivet.
- 100 miljoner kronor per år 2022 och 2023 till en förstärkning och utveckling av kultursamverkansmodellen.

- 50 miljoner kronor per år 2022 och 2023 till ett återstartsstöd som riktas till aktörer inom filmområdet.

Samtliga dessa stöd ska kunna användas för att säkra överlevnad för kulturpolitiskt viktiga verksamheter. Om förutsättningar finns ska stöden även kunna användas för att utveckla till exempel nya samarbeten mellan det fria kulturlivet och andra verksamheter, nya arbetssätt för breddat deltagande, digital produktion och distribution, infrastruktur för konstformer där det behövs, nya intäktsmodeller, med mera.

### **Dela ut kulturcheckar**

De delar av kultursektorn som är beroende av fysiska besök har lidit hårt av pandemin och det råder fortsatt osäkerhet om i vilken omfattning publiken återvänder efter att restriktionerna tagits bort. För att stimulera såväl nya som tidigare kulturkonsumenter att ta del av kultur föreslår vi att staten delar ut kulturcheckar på 150 kronor till dem som är folkbokförda i Sverige och har fyllt 18 år. 585 miljoner bör avsättas för ändamålet under 2022. Checkarna ska kunna användas som betalning vid privata, ideella och offentliga kulturaktörers evenemang och besöksmål. Genom att fler lockas att ta del av kulturutbudet ger checkarna en skjuts för kulturverksamheternas återstart och kan vara en utgångspunkt för marknadsföringskampanjer på regional och lokal nivå. Kulturcheckarna kan även bidra till breddat deltagande.

### **Förstärk scenkonstallianserna**

Inom scenkonsten väntas fortsatta utmaningar, inte minst till följd av att produktioner har flyttats fram och skapat köbildning hos bland annat institutioner och arrangörer. Det innebär i sin tur fortsatta intäktsbortfall för konstnärer. Teateralliansen, Dansalliansen och Musikalliansen bidrar till att stärka konstnärers ekonomiska och sociala trygghet. För att förbättra möjligheterna för både nya och etablerade konstnärer att arbeta inom scenkonstområdet föreslår vi att det statliga bidraget till scenkonstallianserna förstärks med 30 miljoner kronor per år 2022–2024.

## **Förstärk stödet till musikarrangörer**

Kommersiella musikarrangörer har drabbats hårt ekonomiskt under pandemin. För att möta musikarrangörernas ekonomiska utmaningar och främja tillgången till livemusik, variation i utbudet av livemusik och förbättrade försörjningsmöjligheter för musiker föreslår vi att Kulturrådets stöd till musikarrangörer utökas med 10 miljoner kronor årligen 2022–2023.

## **Förstärk kulturens ekonomiska förutsättningar långsiktigt**

Konstnärers ekonomiska möjligheter att utveckla sina konstnärskap behöver stärkas långsiktigt. Vi föreslår därför att:

- Konstnärsnämndens anslag för bidrag till bild- och formkonstnärer förstärks med 15 miljoner kronor årligen från och med 2024,
- Konstnärsnämndens anslag för långtidsstipendier förstärks med 3 miljoner kronor årligen från och med 2024,
- Konstnärsnämndens anslag för bidrag till konstnärer inom musik, teater, dans och film förstärks med 30 miljoner kronor årligen från och med 2024,
- Författarfondens anslag för bidrag till författare, översättare, kulturjournalister och dramatiker förstärks med 5,5 miljoner årligen från och med 2024.

Vidare föreslår vi en permanent förstärkning med 50 miljoner kronor årligen från och med 2024 av Kulturrådets bidrag till fria aktörer inom scenkonst och musik. Vi föreslår också en förstärkning av Kulturrådets bidrag till fria aktörer inom bild- och formområdet med 21 miljoner kronor årligen från och med 2024, vilket bland annat ska användas för att stimulera utbyte mellan frilansande curatorer och utställningsarrangörer. Syftet med dessa två förstärkningar är att förbättra de ekonomiska förutsättningarna för befintliga mottagare av stöd och främja förutsättningarna för nya aktörer att få stöd.

Vi föreslår även en permanent förstärkning av kultursamverkansmodellen med 100 miljoner kronor per år från och med 2024. Därigenom kan verksamhet inom områden med svagare infrastruktur –



till exempel dans, samtida cirkus samt bild och form – stödjas utan att det drabbar verksamhet inom andra områden.

Vi föreslår även att Kulturrådets bidrag till civilsamhällets aktörer inom anslag 1:2 förstärks med 3,5 miljoner kronor årligen från och med 2024, och att Riksantikvarieämbetets bidrag till ideella kultur- arvsaktörer inom anslag 7:2 förstärks med 1,5 miljoner kronor årligen från och med 2024.

Kultursektorn behöver även en mer långsiktig planeringshori- sont. Vi föreslår därför att Kulturrådet bemyndigas att fatta beslut om fleråriga verksamhetsbidrag till det fria kulturlivet. Därutöver bör regeringen utreda möjligheten till större ekonomisk långsiktig- het även för statliga och regionala institutioner.

### **Stärk internationellt utbyte och samverkan**

Internationellt utbyte är viktigt för att stimulera utveckling inom kultursektorn och bidrar till en större mångfald och högre kvalitet i det svenska kulturlivet. Vi föreslår att Kulturrådets stöd till inter- nationellt utbyte och samverkan förstärks med 16 miljoner kronor per år från och med 2022.

Kulturrådet bör även få i uppdrag att utveckla formerna för ett särskilt stöd för medfinansiering av projekt som beviljas stöd inom EU:s program Kreativa Europa, som nyligen kraftigt förstärkts. Svenska kulturaktörers medverkan i Kreativa Europa kan bidra till såväl återstart som internationalisering av Sveriges kulturliv.

### **Stärk trygghetssystemen**

Pandemin har riktat ljuset mot flera hinder för konstnärernas till- gång till samhällets trygghetssystem. En del av dessa hinder hanteras för närvarande inom ramen för andra statliga utredningar. För konstnärspolitiken är det ytterst viktigt att de pågående utrednings- och beredningsarbetena verkar för regelverk som möjliggör för konstnärer med låga och oregelbundna inkomster att få del av trygg- hetssystemen.

Vi lämnar även två egna förslag till insatser. För det första föreslår vi att regeringen tillsätter en utredning som undersöker hur konst- närstipendier ska hanteras i trygghetssystemen så att a-kassa och

sjukpenninggrundande inkomst (SGI) baseras på inkomster före stipendieperioden. Detta för att undvika att stipendier inte medför lägre a-kassa eller SGI. För det andra föreslår vi att Försäkringskassan får i uppdrag att följa upp och vidareutveckla det arbete myndigheten bedrivit 2020 med att utveckla informationen till egenföretagare och till dem som har en kombination av inkomstkällor och anställningsformer.

### **Ta tillvara digitaliseringens möjligheter**

Framtida satsningar på digital kultur behöver bli ekonomiskt hållbara. Inom både biblioteks- och litteraturområdet samt filmområdet utmanar den digitala utvecklingen de etablerade strukturerna. För att möta de utmaningar som den ökade utlåningen av e-böcker medför föreslår vi att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att ta fram formerna för en nationell samordning av bibliotekens utlån av e-böcker.

Regeringen behöver även hålla sig informerad om kulturlivets ekonomiska förutsättningar att producera och tillgängliggöra kultur digitalt, och vid krav på fortsatt digital verksamhet behöver kulturverksamhetens anslag förstärkas för att förhindra att det sker på bekostnad av övrig verksamhet.

### **Digitaliseringsatsning för kulturarvet**

Kulturarvssektorn behöver dels tillgängliggöra mer av samlingarna digitalt, dels göra fler samlingsvårdande insatser. Vi föreslår att regeringen avsätter 150 miljoner kronor 2022 och 325 miljoner kronor per år 2023 och 2024 för en digitaliseringsatsning som omfattar hela sektorn – såväl offentliga institutioner som ideella kulturarvsaktörer. Riksantikvarieämbetet bör ansvara för utformningen och genomförandet, i samverkan med Riksarkivet och Kungliga biblioteket.

## Öka kunskapen och rådgivningen om den nya upphovsrätten

Vi föreslår att Konstnärsnämnden ges i uppdrag att bevaka och analysera den nya upphovsrättens konsekvenser för konstnärers möjligheter att verka i det digitala landskapet. Vi föreslår också att Patent- och registreringsverket uppdras att i samverkan med Konstnärsnämnden vidta insatser för att öka kunskaperna om upphovsrätt bland upphovspersoner och andra aktörer.

Därutöver bör totalt 5 miljoner kronor från och med 2022 avsättas årligen för statligt stöd till det arbete med att informera och ge råd om upphovsrätt som bedrivs av upphovsrättsorganisationer, yrkesorganisationer samt branschorganisationer inom kulturområdet. Formerna för hur statliga medlen ska fördelas behöver utredas av Kulturdepartementet.

## Förbättra förutsättningarna för kulturella och kreativa näringar (KKN)

### Inför ett filmproduktionsincitament och exportstöd för KKN

För att stärka den svenska filmindustrins konkurrenskraft föreslår vi att regeringen inför ett incitament för produktion av film och tv i Sverige. Incitamentet utgör en långsiktig investering i svensk filmproduktion, inte minst genom möjligheterna att utveckla spetskompetens, men det är också en viktig återstartssatsning. Staten bör från och med 2022 avsätta 300 miljoner kronor årligen för ändamålet.

Under pandemin har det saknats möjligheter för kulturaktörer att arbeta med internationalisering. Många konstnärer och kulturella och kreativa företag ser i hög grad sin marknad som både nationell och internationell. Men företagen upplever i dagsläget ekonomiska hinder för att till exempel medverka på internationella mässor. För att riva dessa hinder och bidra till internationell konkurrenskraft och kulturexport föreslår vi att Kulturrådet får i uppdrag att i samverkan med Tillväxtverket fördela exportstöd till företag som fungerar som mäklare mellan internationella marknader och svenska aktörer inom litteratur, dramatik, scenkonst, bild- och formkonst samt musik. Kulturrådet bör fördela stödet och tillföras 5 miljoner kronor årligen från och med 2022 för ändamålet.

## Utveckla och samordna politiken för KKN

Vi föreslår att ett samordningskontor för KKN etableras på Regeringskansliet för att dels öka kunskapen om KKN, dels förbättra förutsättningarna för verksamheter inom KKN att verka både i Sverige och utomlands. Kontoret ska främja ett samarbete mellan olika departement i frågor som berör flera politikområden. En av kontorets första uppgifter bör vara att utforma en nationell strategi för KKN som kan utgöra ett underlag för framtida beslut.

För att bistå regeringen med underlag för politiska insatser föreslår vi att Tillväxtanalys får i uppdrag att utveckla och tillgängliggöra statistik om KKN. Sedan bör Myndigheten för kulturanalys få i uppdrag att genomföra fördjupade analyser av KKN:s delbranscher med utgångspunkt i Tillväxtanalys underlag. Totalt 2 miljoner kronor bör avsättas årligen från och med 2022 för myndigheternas uppdrag.

Vi föreslår även att regeringen ger Vinnova i uppdrag att ta fram förslag på hur den innovation som skapas inom KKN kan stödjas inom ramen för de områden som Vinnova arbetar med.

## Stärk kulturskolan och kultur i skolan

Kulturskolan spelar en central roll för barns och ungas deltagande i kulturlivet och kan lägga grunden för ett framtida kulturintresse. Vi föreslår att Kulturrådets utvecklingsbidrag till kommunal kulturskoleverksamhet uppgår till 200 miljoner kronor årligen från och med 2023. Ett permanent stöd förbättrar kulturskolans möjlighet till långsiktigt utvecklingsarbete. Vi föreslår även att regeringen tillsätter en utredning för att undersöka behovet av ytterligare statliga insatser för att främja en jämlik tillgång till kulturskoleverksamhet i hela landet.

Skolan är viktig för barns och ungas möte med kultur och kultur har en stor potential att bidra till skolans uppdrag. I dagsläget finns dock hinder för utbytet mellan skolan och kultursektorn. Vi föreslår därför att Skolverket får i uppdrag att främja samarbete mellan skolväsendet och kulturaktörer, i samråd med Kulturrådet och Riksantikvarieämbetet.

## Bredda deltagandet och minska snedrekryteringen i kulturlivet

För att möta utmaningarna med det ojämlika deltagandet i kulturlivet föreslår vi att Myndigheten för kulturanalys får i uppgift att analysera och kartlägga hinder för jämlikt deltagande samt föreslå åtgärder som kan bidra till att delaktighetsmålet uppnås. Vi bedömer att uppgiften kan genomföras inom ramen för myndighetens befintliga uppdrag och ekonomiska ramar. Vi föreslår även att Kulturrådet får i uppdrag att organisera och genomföra ett eller flera arbetsseminarier i syfte att främja kulturaktörers arbete med breddat deltagande och mot snedrekrytering. För detta bör Kulturrådet tillföras 1 miljon kronor per år 2022–2023.

## Utveckla kulturpolitikens inriktning

Utredningen ser behov av ett antal insatser för utveckling av och samverkan inom kulturpolitiken. Under vårt arbete har flera regionala aktörer haft synpunkter på kultursamverkansmodellen, och en fråga som har lyfts i det sammanhanget är hur staten kan vara mer långsiktig och bidra till bättre framförhållning i det regionala arbetet. Vi föreslår därför att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att undersöka om och hur kultursamverkansmodellen kan utvecklas.

Vi föreslår även att regeringen tar fram en färdplan för filmpolitiken. Färdplanen bör ta avstamp i de förändringar som pågår inom filmområdet utifrån förändrade konsumtionsmönster och streamingplattformarnas framväxt.

Bild- och formområdet har en svag infrastruktur. Här föreslår vi att en organisation får statligt stöd på 1 miljon kronor årligen från och med 2022 för att utveckla en nationell plattform för utställningsarrangörer. En sådan plattform kan bidra till en mer fullständig helhetsbild av bild- och formområdets ekosystem.

Under pandemin har det blivit tydligt att kultursektorn är i stort behov av en mer omfattande och långsiktig finansiering. I andra länder kompletterar bidrag från stiftelser den offentliga finansieringen, och vi föreslår att regeringen utreder förutsättningarna för bildandet av en kulturstiftelse i Sverige där statliga medel kan matchas med privata. En sådan stiftelse kan vara det första steget i en större utveckling och inspirera till att nya privata kulturstiftelser etableras.

## Ökade resurser

Utredningens förslag innebär ökade utgifter för staten med 3 916 miljoner kronor 2022–2024. Efter 2024 uppgår kostnaderna till 760 miljoner kronor per år. Våra förslag medför från och med 2022 en kostnad på 308,5 miljoner kronor per år inom utgiftsområde 24 (näringsliv). Resterande kostnader avser utgiftsområde 17 (kultur). Givet den ekonomiskt utsatta situation som kultursektorn och näringslivet befinner sig i bedömer vi att omfördelningar inte kan göras inom befintlig ram, utan våra förslag bör finansieras genom att staten tillför medel till utgiftsområdena 17 och 24. I avsnitt 8.1 finns en detaljerad återgivning av kostnaderna för våra förslag.

# 1 Uppdraget och dess genomförande

## 1.1 Utredningens direktiv

Enligt direktiven (dir. 2020:143) ska en särskild utredare sammanfatta de konsekvenser som covid-19-pandemin inneburit och alltså innebär för kultursektorn samt analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa. Direktiven<sup>1</sup> kan sammanfattas i fyra teman som också har varit styrande för hur arbetet har bedrivits:

1. *Sammanfatta konsekvenserna av covid-19-pandemin för kulturen.* Utredaren ska sammanfatta de konsekvenser som pandemin inneburit och alltså innebär för kultursektorn, lokalt, regionalt och nationellt samt analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa.
2. *Identifiera vilka insatser som behövs.* Utredaren ska analysera kultursektorns förutsättningar för att återhämta sig. Utredaren ska även vid behov föreslå åtgärder som kan bidra till att kultursektorn lättare kan återstarta, återhämta sig och utvecklas under och efter pandemin, så att kulturen har förutsättningar att vara en stark och oberoende kraft i samhällsutvecklingen. Utredaren ska också föreslå hur kompetens kan utvecklas, säkras och bidra till verksamhetsutveckling inom kulturområdet under krisen. I ovanstående analyser och förslag ska utredaren ta särskild hänsyn till kultursektorns skilda förutsättningar i olika delar av landet och ge exempel från länder i Sveriges närområde på insatser för kulturlivets överlevnad och återstart.

---

<sup>1</sup> Direktiven i sin helhet återges i bilaga 1 och 2.

3. *Synliggöra nya sätt att tillgängliggöra kultur.* Utredaren ska synliggöra nya initiativ för att tillgängliggöra kultur som har etablerats eller utvecklats under pandemin och som har potential att positivt bidra till kultursektorns strävan att nå de kulturpolitiska målen samt vid behov föreslå åtgärder för att stärka initiativen.
4. *Identifiera strukturella problem inom kultursektorn.* Utredaren ska identifiera strukturella problem inom landets kultursektor och kulturella infrastruktur som har synliggjorts under pandemin, identifiera eventuella kvardröjande effekter av pandemin som väsentligt kan påverka förutsättningarna för kultursektorn samt vid behov föreslå åtgärder i syfte att stärka kultursektorns hållbarhet.

Det övergripande syftet med utredningen är att bidra till att skapa goda förutsättningar för kultursektorns återstart och utveckling samt möjliggöra att Sverige har ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv i alla delar av landet. Vi tolkar det som att det finns en direkt koppling mellan det utredningen ska bidra till och de kulturpolitiska målen (se avsnitt 1.4). Att kulturlivet ska vara hållbart inkluderar såväl ekonomiska, som sociala och miljömässiga aspekter i form av

- *ekonomisk hållbarhet* för dem som arbetar med att producera och tillgängliggöra kultur,
- *social hållbarhet* som gör att de som arbetar med kultur ska kunna ta del av sociala trygghetssystem och att alla ska kunna delta i kulturlivet oavsett bakgrund,
- *miljömässig hållbarhet* i produktion och tillgängliggörande av kultur.

Som vi tolkar begreppet hållbarhet innebär det också att kultursektorn så långt möjligt ska vara rustad för att möta nya pandemier eller andra kriser.

Det har inte ingått i vårt uppdrag att undersöka och bedöma frågor om hur smittsäkra evenemang kan genomföras inklusive frågor om vaccinpass.



## 1.2 Arbetets genomförande

Utredningen har prioriterat en dialogisk process med kultursektorn. Vi har därför genomfört ett stort antal externa möten, varit aktiva i sociala medier samt anordnat och deltagit i externa seminarier, konferenser och rundabordsamtal och i media. Det interna utredningsarbetet har pågått parallellt, med bearbetning av insamlat material och med produktionen av texter till betänkandet.

Utredningens kansli bemannades i februari 2021. Från februari och framåt har möten med organisationer och enskilda personer från hela kultursektorn genomförts. En förteckning över de organisationer som utredningen har intervjuat och/eller som skriftligen inkommit med svar på utredningens frågor finns i bilaga 3. Utredningen har även genomfört intervjuer med enskilda personer från det fria kulturlivet. Merparten av dessa möten har genomförts i form av öppna intervjuer som har utgått ifrån en intervjumall. Frågorna har övergripande handlat om pandemins direkta konsekvenser för kultursektorn och strukturella problem i relation till de kulturpolitiska målen som har synliggjorts under pandemin.<sup>2</sup> Flera branschorganisationer har kompletterat informationen från dessa möten med rapporter och enkätundersökningar från sina medlemmar. Vissa aktörer har även valt att göra egna enkäter riktade mot utredningen, där de samlat in svar från medlemmar från runt om i landet.

Utredningen har också haft möten med landets regionala kulturchefer, ett antal regionala kulturnämnder och även med flera kommuner, både självständigt och i samarbete med Sveriges Kommuner och Regioner.

Den information som framkommit under intervjuer och rapporter från branschorganisationer har vi kompletterat med ett stort antal myndighetsrapporter samt dialog med centrala myndigheter inom kulturområdet. Regeringen har även utsett 11 personer som sakkunniga för att bistå utredningen.<sup>3</sup> Under perioden februari – september 2021 har utredningen genomfört fyra möten med de sakkunniga, vilka beretts möjlighet att kommentera utkast på betänkandet.

Vi har även arbetat med kvalitetssäkring i form av referenssamtal framför allt med konstnärliga utövare och kulturarbetare, både med

---

<sup>2</sup> Intervjumallen finns tillgänglig på webbplatsen för Statens offentliga utredningar: [www.sou.gov.se](http://www.sou.gov.se).

<sup>3</sup> Se utredningens missiv för en namnförteckning.

enskilda aktörer och i gruppsamtal med företrädare från såväl frilansare som verksamma vid institutioner.

### 1.2.1 Medverkan i konferenser och seminarier

Intresset för utredningen har varit stort. Sedan arbetets start har utredningen medverkat i cirka 35 externa seminarier och konferenser, exempelvis på ett filmpolitiskt toppmöte arrangerat av Göteborg Film Festival och Västra Götalandsregionen men också på fem olika seminarier under den digitala konferensen Folk och Kultur 2021:

- *Vad är Framtidens Tempel?* arrangerat av initiativet 1000 dagar Kultur,
- *Nystart för Sveriges Kulturliv*, arrangerat av Folk och Kultur,
- *Vi skiter i Folket! Vad är kulturens roll i ett demokratiskt samhälle?* arrangerat av AX,
- *Smittsäker Kultur*, arrangerat av Sveriges Museer och Svensk Scenkonst,
- *Framtidens Scenkonst*, arrangerat av Svensk Scenkonst.

Vi har även deltagit vid Region Skånes digitala seminarium *Tillsammans skapar vi ett kulturliv öppet för alla*, på Västra Götalandsregionens möte, vid Uppsala Konsert och Kongress samtalsserie *Kärnfullt* samt på Kulturskoledagarna.

Vi har deltagit vid Samverkanskonferensen arrangerad av Kulturrådet där samtliga regioner i Sverige deltog, på Museernas vårmöte, Hanaholmens digitala seminarium om den nordiska kultursektorns lärdomar från pandemin, Ideell Kulturallians årsmöte och Scenkonstbiennalen i ett samtal kallat *Avgångsstudenterna och framtiden* kring nyutexaminerade konstnärer, för att nämna några exempel.

Kulturhuset i Stockholm arrangerade fem samtal på Instagram-tv om scenkonstens och musikens digitala utveckling med utredningens ordförande Linda Zachrisson och Erik Rosales som moderatorer, med olika fokus och gäster i varje samtal. Den 1 juli gjorde utredningen även en presentation av arbetet med betänkanudet i riksdagens kulturutskott för ledamöter från samtliga åtta riksdagspartier.

Utredningen har även deltagit i externa seminarier arrangerade av exempelvis Malmö stad, Norrlandsoperan i Umeå, Market Art Fair i Stockholm och vid Bokmässan i Göteborg under september.

Utöver de konferenser och seminarier där utredningen medverkat som talare har vi också tagit del av ett flertal seminarier och offentliga samtal som åhörare, också i internationella sammanhang.

Intresset från media har varit stort, med större artiklar i exempelvis Dagens Nyheter, Svenska Dagbladet, Sydsvenskan och TT, liksom inslag i Aktuellt, Kulturnyheterna och Kulturnytt. Den mediala uppmärksamheten har genererat ytterligare inspel från organisationer och individer till utredningen.

### **1.2.2 Konsultuppdrag i avgränsad fråga om digitalisering**

Utredningen har gett en extern konsult ett avgränsat uppdrag inom direktivens ramar. Governo AB fick i uppdrag att undersöka hur kulturen finns med i regeringens digitaliseringsstrategi och i vilken utsträckning generella näringslivssatsningar kopplade till digitalisering är tillgängliga för företag inom kultursektorn. Konsultens rapport *Digitalisering och kulturen* har fungerat som underlag till betänkandet.

## **1.3 Avgränsning av kultursektorn**

Utredningen ska bidra till att skapa goda förutsättningar för kultursektorns återstart och utveckling. Men kultursektorn är ett vitt begrepp som kan avgränsas på många olika sätt. Under covid-19-pandemin synliggjordes aktörer som är en viktig del av kulturområdets ekosystem men som före pandemin inte fick offentlig finansiering. Till dessa hör de privata aktörerna inom kulturområdet som i normala fall uteslutande verkar på en kommersiell marknad. Även vissa yrkesgrupper, till exempel scentekniker, drabbades och fick efter hand kulturpolitiskt krisstöd. Vi bedömer det som viktigt att inkludera dessa aktörer i utredningens avgränsning av kultursektorn.

När det gäller verksamhetsområden har vi, givet utredningens tidsramar, avgränsat vår utredning till verksamhet inom konstarterna och kulturarvsområdet. Utredningen fokuserar därför på områdena scenkonst, film, musik, bild- och formkonst, design, litte-

ratur, bibliotek, arkiv, museer, kulturmiljö och hemslojd. Scenkonstområdet omfattar till exempel teater, opera, vissa delar av musikområdet, dans och cirkus. De verksamheter som vi fokuserar på är således sådana som redan faller inom kulturpolitikens områden men där aktörerna kan vara nya för kulturpolitiken.

I betänkandet använder vi begreppen *konstnärer* och *andra yrkesverksamma inom kultursektorn*. Med konstnärer avser vi upphovspersoner och konstnärliga utövare inom ovan nämnda konstområden. Med andra yrkesverksamma inom kultursektorn avser vi yrkesgrupper som arbetar inom kultursektorn men som inte själva arbetar med konstnärligt skapande eller ingår i konstnärsbegreppet. Det kan till exempel handla om museipersonal, producenter, personer som arbetar med att arrangera kulturevenemang samt ljus- och ljudtekniker. Yrkesgrupper som dessa är viktiga för kultursektorns kvalitet och möjligheter att möta publiken.

Inom konstarterna och kulturarvsområdet finns en mängd olika typer av aktörer och kompetenser som behövs för att skapa och tillgängliggöra konst och kultur och som kommer beaktas i utredningen. Det gäller oavsett om de vanligtvis verkar på en kommersiell marknad, finansieras genom offentliga medel eller bygger på ideellt engagemang.

Pandemin har riktat ljuset på det ömsesidiga beroendet mellan aktörer inom den privata, offentliga och ideella kultursektorn och hur dessa aktörer och samhällsfärer hänger ihop. Konstnärer och andra yrkesverksamma inom kultursektorn får sin försörjning från olika delar av kultursektorn och de är på det sättet en del av en större helhet. Givet detta är det viktigt att även undersöka förutsättningarna för aktörer som vanligtvis inte tar del av kulturpolitiska insatser. Exempelvis har den kulturpolitiska betydelsen av kommersiella aktörer och ljus- och ljudtekniker med spetskompetens framträtt tydligt under pandemin.

Konstarterna och kulturarvet verkar i en större samhällelig kontext. I delar av utredningen kommer vi därför att behandla frågor som även berör andra samhällsområden. När vi gör det är det med utgångspunkt i kultursektorns förutsättningar och de nationella kulturpolitiska målen (se avsnitt 1.4).

## 1.4 Bedömningsgrunder: de kulturpolitiska målen

Kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund. Alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet. Kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska prägla samhällets utveckling. För att uppnå målen ska kulturpolitiken

- främja allas möjlighet till kulturupplevelser, bildning och till att utveckla sina skapande förmågor,
- främja kvalitet och konstnärlig förnyelse,
- främja ett levande kulturarv som bevaras, används och utvecklas,
- främja internationellt och interkulturellt utbyte och samverkan,
- särskilt uppmärksamma barns och ungas rätt till kultur.<sup>4</sup>

Enligt utredningsdirektiven ska vi sammanfatta effekterna av pandemin samt analysera kvardröjande effekter och andra strukturella problem som tydliggjorts under pandemin och som påverkar förutsättningarna för kultursektorn negativt. Kvardröjande effekter av pandemin är sådana effekter som hindrar en återstart för vissa yrkesgrupper eller verksamheter inom kultursektorn även när restriktionerna lättar. Vi presenterar dessa strukturella problem och kvardröjande effekter i våra analyskapitel 2–5.

De tre övergripande kulturpolitiska målen anger vad som ska uppnås med kulturpolitiken. De efterföljande punkterna benämns främjandemål, eftersom de i första hand förtydligar politikens intentioner och beskriver vilka kulturpolitiska insatser som ska göras för att nå de övergripande målen.

På kulturområdet finns det även riksdagsbundna mål inom litteratur och läsfrämjande, inom film, arkitektur, form och design, inom arkivområdet samt inom kulturmiljöområdet. Med den övergripande ansats som tillämpas i den här utredningen bedömer vi det emellertid som tillräckligt att utgå från de nationella kulturpolitiska målen i rutan ovan eftersom de berör samtliga kulturområden i vår avgränsning (se avsnitt 1.3).

<sup>4</sup> Prop. 2009/10:3, s. 26.

Som bedömningsgrunder för analysen utgår vi från den modell för uppföljning av de kulturpolitiska målen som Myndigheten för kulturanalys har tagit fram. För att göra de övergripande målen uppföljningsbara har Myndigheten för kulturanalys identifierat målens bärande intention genom att benämna dem *självständighetsmålet*, *delaktighetsmålet* respektive *samhällsmålet*. Kulturanalys har sedan brutit ned målen i delområden som kan fungera som raster för att analysera och bedöma konsekvenserna av pandemin och de strukturella problem som hindrar måluppfyllelse. Vi har relaterat till dessa delområden i den utsträckning vi bedömt dem som relevanta i vår analys.

**Tabell 1.1 Bedömningsgrunder: de kulturpolitiska målen**

Nationella kulturpolitiska mål	Delområden inom målen
<b>Självständighetsmålet</b> Kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sociala och ekonomiska villkor.</li> <li>- Yttrandefrihet och kulturens oberoende ställning.</li> <li>- Kulturens arenor för det gemensamma samtalet.</li> <li>- Internationalisering.</li> </ul>
<b>Delaktighetsmålet</b> Alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Deltagande i bildningsverksamhet, eget skapande och kultur.</li> <li>- Kultur i hela landet.</li> </ul>
<b>Samhällsmålet</b> Kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska präglade samhällets utveckling.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Genomslag i samhällsplanering.</li> <li>- En vidgad arbetsmarknad.</li> <li>- Internationalisering.</li> </ul>

*Källa:* Myndigheten för kulturanalys 2020.

## 1.5 Staten, regionerna och kommunerna delar på ansvaret för kulturpolitiken

I praktiken delar staten, regionerna och kommunerna på ansvaret för den offentliga kulturpolitiken, men ansvarsfördelningen är inte formellt reglerad.<sup>5</sup>

De kulturpolitiska mål som beslutades av riksdagen 1974 har reviderats över tid och har fått genomslag på alla tre samhällsnivåer: statlig, regional och kommunal/lokal nivå. De kulturpolitiska mål som gäller i dag beslutades av riksdagen 2009 och styr den statliga

<sup>5</sup> Avsnittet bygger på en text av Jenny Johannisson i Kulturanalys Nordens rapport *Kulturpolitisk styrning. Ansvarsfördelning och reformer inom de nordiska ländernas kulturpolitik under 2000-talet* från 2018.

kulturpolitiken, men de ”ska även kunna inspirera och vägleda politiken i kommuner och landsting”.<sup>6</sup> I linje med det förhåller sig kulturpolitiska mål på regional och lokal nivå i hög utsträckning till de nationella målen. Även om det kulturpolitiska området i Sverige i liten utsträckning är reglerat i lag – med undantag för bibliotek, arkiv, kulturmiljö och museer – har den nationella kulturpolitiken fått en normerande effekt även på den regionala och lokala kulturpolitiken.<sup>7</sup> Biblioteks- och arkivområdena är de enda kulturområden där det finns direkta lagkrav på att kommuner och regioner ska bedriva kulturverksamhet.

Trots att det saknas formellt utpekat ansvar har vi valt att använda begreppet ansvar i relation till regional och kommunal kulturpolitik eftersom det också görs i dåvarande Sveriges Kommuner och Landstings kulturpolitiska positionspapper.<sup>8</sup>

### 1.5.1 Offentlig finansiering

Staten, regionerna och kommunerna finansierar tillsammans kulturområdet. De sammanlagda medlen till kultur hos stat, regioner och kommuner uppgick 2019 till drygt 30,6 miljarder kronor, vilket motsvarade 2 959 kronor per invånare. Staten och kommunerna stod för den största delen av de offentliga utgifterna för kultur – 44,6 respektive 40 procent. Motsvarande siffra för regionerna var 15,4 procent. Statens utgifter för kultur var 13,6 miljarder kronor, regioners utgifter var 4,7 miljarder kronor och kommunernas utgifter var 12,2 miljarder kronor.<sup>9</sup>

Statens kulturutgifter består av tre huvuddelar: kultur, folkbildning samt medier. Forskaren Jenny Johannisson konstaterade 2018 att den största utgiftsposten på statlig nivå avser professionellt konstnärligt utövande, i första hand inom ramen för institutionsbaserad verksamhet.<sup>10</sup> Även på den regionala nivån går merparten av resurserna till institutionsbaserad kulturverksamhet.

För kommunerna var de största utgiftsområdena 2019 bibliotek (38 procent), stöd till kulturella föreningar, museiverksamhet och all-

<sup>6</sup> Prop. 2009/10:3, s. 28.

<sup>7</sup> Johannisson, J. 2018.

<sup>8</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2015.

<sup>9</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020b; här använder vi uppgifter från 2019 för att visa hur det såg ut före det extraordinära pandemiåret 2020.

<sup>10</sup> Johannisson, J. 2018.

mänkulturell verksamhet (36 procent), samt musik- och kulturskolor (22 procent).<sup>11</sup> Insatser för att möta den kris som drabbat kulturområdet till följd av pandemin har genomförts på såväl statlig som regional och kommunal nivå (se avsnitt 2.3.1).

### 1.5.2 Statens ansvar

Den statliga kulturpolitiken styrs av de nationella kulturpolitiska mål som har beslutats av riksdagen, som även beslutar om övergripande budget samt lagstiftning på det kulturpolitiska området.

Kulturdepartementet är regeringens instans för beredning av kulturpolitiska beslut. Implementeringen av riksdagens och regeringens beslut sker genom fristående statliga myndigheter. Till Kulturdepartementets ansvarsområde hör närmare 50 myndigheter, varav fler än 30 utgör museer med statlig finansiering. Riksantikvarieämbetet och Riksarkivet är viktiga myndigheter inom kulturarvsområdet, och stiftelsen Svenska Filminstitutet är central inom filmområdet. För den enskilda konstnärliga utövaren finns det möjlighet att söka stipendier och bidrag från Konstnärsnämnden och Sveriges författarfond (Författarfonden). Statens kulturråd (Kulturrådet) har till uppgift att, med utgångspunkt i de nationella kulturpolitiska målen, verka för kulturens utveckling och tillgänglighet genom att myndigheten fördelar statliga bidrag till kulturverksamhet, följer upp resultaten av finansierad verksamhet och sprider information och kunskap om kultur och kulturpolitik. Ett normalår fördelar Kulturrådet runt 2,5 miljarder kronor till bland annat:

- litteratur, läsfrämjande och bibliotek,
- bild- och formkonst samt museer,
- musik, teater, dans och nutida cirkus,
- Skapande skola-projekt,
- kommunala kulturskolor,
- nationella minoritetens kultur.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020b.

<sup>12</sup> Statens kulturråd 2021e. Summorna är baserade på 2019 och 2018 när inga krisstöd fördelades.



Ungefär 1,4 miljarder kronor går till regional kultur, framför allt genom kultursamverkansmodellen (se avsnitt 1.5.3).<sup>13</sup> Den största delen av Kulturrådets bidrag är till för att stödja verksamheter som arbetar med professionell kulturverksamhet, men bidrag fördelas även till exempelvis centrala amatörkulturorganisationer.

### 1.5.3 Regionernas ansvar

Som nämnts ovan återspeglar och förhåller sig kulturpolitiska mål på regional nivå i hög utsträckning till de nationella kulturpolitiska målen. Att regioner och kommuner ställer sig bakom de nationella kulturpolitiska målen blir uppenbart inte minst genom det kulturpolitiska positionspaper som Sveriges Kommuner och Landsting, numera Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), beslutade om 2015. I dokumentet lyfter SKR fram att regeringen och regionerna bör ha en strukturerad dialog om hur de nationella kulturpolitiska målen och de regionala kulturplanerna möter varandra.

Enligt SKR har regioner ansvar för ”strategiska utvecklingsfrågor och [att vara] huvudmän för regionala kulturinstitutioner”.<sup>14</sup> Därutöver spelar de en nyckelroll i kultursamverkansmodellen som är en modell för fördelning av statliga bidrag till regional kulturverksamhet. Enligt den statliga förordning som reglerar modellen är ändamålet att ”bidra till att de nationella kulturpolitiska målen uppnås samt ge ökade möjligheter till regionala prioriteringar och variationer”.<sup>15</sup> Syftet beaktar således såväl ett nationellt som ett regionalt perspektiv.

Genom kultursamverkansmodellen fördelar Kulturrådet statligt bidrag till regional kulturverksamhet baserat på treåriga kulturplaner som regioner har att ta fram ”i samverkan med länets kommuner och efter samråd med länets professionella kulturliv och det civila samhället”<sup>16</sup>. Regionen fördelar därefter beviljade statliga bidrag med kulturplanen som underlag. Kulturplanen ska presentera regionala prioriteringar i relation till nationella kulturpolitiska mål, och statliga bidrag kan komma ifråga för:

---

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2015.

<sup>15</sup> Förordning om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet (SFS 2010:2012).

<sup>16</sup> Ibid.

1. professionell teater-, dans- och musikverksamhet,
2. museiverksamhet och museernas kulturmiljöarbete,
3. biblioteksverksamhet samt läs- och litteraturfrämjande verksamhet,
4. professionell bild- och formverksamhet,
5. regional enskild arkivverksamhet,
6. filmkulturell verksamhet,
7. främjande av hemslöjd.<sup>17</sup>

Statliga projektbidrag som riktar sig till regionala kulturverksamheter, regionala utvecklingsbidrag, fördelas av Kulturrådet.

Två teman är tydligare på den regionala nivån än på den statliga. Det första är kulturens betydelse för hållbar utveckling i dess sociala, ekonomiska och ekologiska dimensioner. Det andra är behovet av gränsöverskridande mellan till exempel offentlig, privat och ideell sektor samt mellan kulturverksamhet, näringsverksamhet och social verksamhet.<sup>18</sup>

#### 1.5.4 Kommunernas ansvar

Kommunerna ansvarar för det lokala kulturlivet. Basen är satsningar på folkbibliotek och på musik- och kulturskolor. Kommunerna ansvarar också för kulturmiljö, kommunala kulturinstitutioner som kulturhus och museer samt stöd till det fria kulturlivet, föreningslivet och folkbildningen.<sup>19</sup>

Liksom för den regionala kulturpolitiken har de statliga kulturpolitiska målen ett stort genomslag i kulturpolitiska mål på kommunal nivå. Även på kommunal nivå har frågor om hållbar utveckling och behovet av gränsöverskridande större genomslag än på statlig nivå.<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> Förordning om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet (SFS 2010:2012).

<sup>18</sup> Johannisson, J. 2018.

<sup>19</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2015.

<sup>20</sup> Johannisson, J. 2018.

## 1.6 Betänkandets disposition

I kapitel 2 sammanfattar vi konsekvenserna av covid-19-pandemin för kultursektorn med utgångspunkt i myndighetsrapporter och intervjuer med och underlag från aktörer inom kultursektorn. Vi redogör även för de lärdomar som kan dras från pandemins konsekvenser och ger exempel på insatser för att hantera pandemin som genomförts i närliggande länder.

I kapitel 3–5 redovisar vi vår analys av vilka strukturella problem som har synliggjorts under pandemin i relation till de kulturpolitiska målen. Vi analyserar problem och utvecklingsområden i relation till självständighetsmålet (kapitel 3), delaktighetsmålet (kapitel 4) och samhällsmålet (kapitel 5). I varje kapitel redogör vi också för våra bedömningar om hur regeringen bör hantera identifierade problem.

I kapitel 6 ger vi exempel på nya initiativ för att tillgängliggöra kultur som har etablerats eller utvecklats under pandemin och som har potential att positivt bidra till kultursektorns strävan att nå de kulturpolitiska målen.

I kapitel 7 redovisar vi våra förslag utifrån de bedömningar vi gör i kapitel 2–6. Vi presenterar konkreta förslag på hur regeringen kan hjälpa kultursektorn att återstarta, återhämta sig och utvecklas under och efter pandemin, så att kulturen har förutsättningar att vara en stark och oberoende kraft i samhällsutvecklingen. I kapitel 8 redogör vi för förslagets konsekvenser.



## 2 Covid-19-pandemins effekter på kulturen

I det här kapitlet sammanfattar vi de konsekvenser som covid-19-pandemin inneburit och alltjämt innebär för kultursektorn. I kapitlet fokuserar vi på de negativa och positiva effekter som har uppstått som en direkt konsekvens av pandemin. Vi analyserar också vilka lärdomar som kan dras av dessa konsekvenser.

Pandemin har även synliggjort strukturella problem som fanns före pandemin och som hindrar en utveckling i riktning mot de kulturpolitiska målen. Analysen av dessa problem och utvecklingsområden presenteras i kapitel 3–5.

### 2.1 Negativa effekter av pandemin

Den pågående covid-19-pandemin har förändrat förutsättningarna i grunden för all konst- och kulturverksamhet i Sverige och övriga världen.<sup>1</sup> I mars 2020 fattade regeringen beslut om förbud mot att hålla allmänna sammankomster och offentliga tillställningar med fler än 50 personer. Deltagartaket har gjort konserter och föreställningar för en större publik omöjliga att genomföra. Möjligheterna till kulturupplevelser och kulturell verksamhet har kraftigt begränsats. Landets grundskolor har på flera håll stängt dörrarna för besök av konstnärer och kulturaktörer, och kulturskolor har periodvis gått över till inställd, eller digital undervisning.<sup>2</sup>

Med stöd av den pandemilag som antogs i början av 2021 fick landets museer och utställningshallar, varav många haft stängt för besökare stora delar av pandemin, möjlighet att åter öppna dörrarna i mars 2021, och efter att antalet deltagare vid allmänna samman-

---

<sup>1</sup> Se till exempel OECD 2020 och Kulturanalys Norden 2021.

<sup>2</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

komster i över ett halvår varit begränsat till 8 personer inleddes regeringens plan för avveckling av restriktioner i juni 2021 med höjda deltagartak vid arrangemang utomhus och vid anvisad sittplats.<sup>3</sup> Under sommaren 2021 har flera kulturverksamheter kunnat komma igång igen, men fortsatt väntar stora utmaningar för kultursektorn.

Pandemin har drabbat såväl stora som små aktörer inom många olika konst- och kulturområden. Allt från stora musikfestivalarrangörer och nationella institutioner till lokala hemslöjdsföreningar och amatörteaterensembler har fått ställa in eller ställa om sin verksamhet. Nationella minoriteters kulturverksamhet har påverkats på samma sätt som annan kulturverksamhet, vilket bland annat gjort att Sametinget fördelat särskilda krisstöd till samiska kulturaktörer. Ur ett medborgarperspektiv har pandemin inneburit minskade och förändrade möjligheter att ta del av kulturupplevelser.

### 2.1.1 Restriktionerna har lett till en kris i kultursektorn

En stor del av kultursektorn är beroende av en betalande publik som går på konserter, filmer, dansföreställningar, författarsamtal, teaterföreställningar och utställningar.<sup>4</sup> De restriktioner för allmänna sammankomster och offentliga tillställningar som infördes i mars 2020 för att motverka smittspridningen av covid-19 medförde därför en kris för konstnärer och verksamheter som är beroende av publik på plats. Krisen omfattar också de verksamheter som möjliggör och stödjer sådan konstnärlig verksamhet, till exempel arrangörer, gallerister, producenter samt ljud- och ljus tekniker. Förbudet mot folksamlingar blev i praktiken ett näringsförbud för alla dessa verksamheter. För många av dem som arbetar i kultursektorn har detta även slagit hårt mot deras privata ekonomiska situation. Många har behövt söka sig till andra branscher för att försörja sig.

---

<sup>3</sup> Regeringen 2021.

<sup>4</sup> Kleppe med flera 2019.

## 2.1.2 Kultursektorn är en av de hårdast drabbade sektorerna

Sett till hur omsättningen för olika branscher utvecklades procentuellt under perioden januari–september 2020 jämfört med samma period 2019, så var kultur, nöje och fritid den tredje mest drabbade sektorn under pandemin. Endast *hotell och restaurang* samt *uthyrning, fastighetservice, reseföretag med mera* förlorade procentuellt sett mer i omsättning under samma period.<sup>5</sup> Över hela året 2020 förlorade kultur-, nöje- och fritidsbranscherna totalt 17 procent av sin omsättning jämfört med föregående år (se avsnitt 2.1.6).<sup>6</sup> Även internationellt har kultursektorn varit bland de hårdast drabbade sektorerna vilket konstateras i en studie av OECD:

Cultural and creative sectors are among the hardest hit by the pandemic, with large cities often containing the greatest share of jobs at risk. The dynamics vary across sub-sectors, with venue-based activities and the related supply chains most affected. Policies to support firms and workers during the pandemic can be ill-adapted to the non-traditional business models and forms of employment in the sector. In addition to short-term support for artists and firms, which comes from both the public and private sector, policies can also leverage the economic and social impacts of culture in their broader recovery packages and efforts to transform local economies.<sup>7</sup>

## 2.1.3 Olika delar av sektorn har drabbats olika hårt

I sin rapport påpekar OECD att pandemin har drabbat de olika delbranscherna inom kultursektorn olika hårt. De delbranscher vars verksamhet är bunden till en fysisk plats och som är beroende av att människor möts fysiskt är naturligt nog de som har drabbats värst av restriktioner mot allmänna sammankomster och offentliga tillställningar.<sup>8</sup> OECD hävdar att vissa delar av kultursektorn, till exempel plattformar online, kan ha dragit nytta av den ökade efterfrågan på streaming av kulturellt innehåll som har följt av restriktionerna. Men de som har vunnit på den ökade efterfrågan har till stor del varit de största företagen i branschen.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> Andersson, M. 2020.

<sup>6</sup> Statistiska centralbyrån 2021.

<sup>7</sup> OECD 2020.

<sup>8</sup> Ibid. Se även Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>9</sup> Ibid. Se även Kulturanalys Norden 2021.

Även i Sverige är det den kultur som är beroende av en fysiskt närvarande publik som på grund av restriktionerna har drabbats värst av pandemin.<sup>10</sup> Kulturverksamheter som inte är lika beroende av fysiska möten har klarat sig jämförelsevis bra. Exempelvis visar Svenska Bokhandlareföreningens och Svenska Förläggareföreningens rapport om försäljning av fysiska böcker och ljudböcker att försäljningen har ökat under pandemin.<sup>11</sup> Likaså har verksamheter som redan verkar på en digital arena och med digitala plattformar, exempelvis nätbokhandeln och streamingtjänster, klarat sig bra under pandemin.<sup>12</sup>

De verksamheter som har en offentlig huvudman och offentlig grundfinansiering har, naturligt nog, klarat sig bättre genom krisen än de verksamheter som i högre utsträckning är beroende av egenintäkter i form av biljettförsäljning, entréavgifter, gager eller uppdragsersättning. Det innebär att till exempel fria scenkonstgrupper, kommersiella musikaktörer och biografer generellt haft en svårare ekonomisk situation än statliga, regionala och kommunala kulturinstitutioner.

Även konstnärer och andra yrkesgrupper inom kulturen som verkar som frilansare har enligt våra intervjuer drabbats hårt under pandemin. När kulturinstitutioner har ställt in eller skjutit upp publik verksamhet har det inneburit att arbetstillfällena och uppdrag uteblivit. Många konstnärer och andra yrkesverksamma i kulturen har också haft svårt att få del av generella näringslivsstöd och trygghetssystemen (se avsnitt 2.3.3 och 3.3.3), vilket har bidragit ytterligare till deras ekonomiskt utsatta situation under pandemin. Flera verksamma inom kulturen har därtill behövt söka sig till andra sektorer för att försörja sig (se avsnitt 2.1.10) och vi har även tagit del av historier om frilansande konstnärer som behövt använda sina privata besparingar för att klara sig ekonomiskt under pandemin.

---

<sup>10</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Ibid.



### 2.1.4 Den publika verksamheten har förändrats eller ställts in

Restriktionerna och rekommendationerna för att begränsa smittspridningen har lett till lågt eller i vissa fall obefintligt kulturutbud, särskilt vad gäller det utbud som kräver fysisk interaktion.<sup>13</sup> Verksamhet som föreställningar, konserter, utställningar, föreläsningar och workshops har ställts in. Bibliotek, arkiv och museer har varit stängda eller haft begränsade öppettider och begränsad service. Allmänhetens tillgång till deras verksamheter och samlingar har därmed försämrats under pandemin. Kulturutbudet och samlingar har under pandemin i stället tillgänggjorts digitalt, och vissa aktiviteter har också flyttats utomhus med färre deltagare.

Reserestriktionerna har dessutom inneburit att kulturaktörer har haft svårt att bedriva planerad verksamhet utomlands och inte heller kunnat presentera internationell konst eller internationella artister för den svenska publiken.<sup>14</sup>

Människors attityder till att delta vid kulturevenemang har också påverkats under pandemin.<sup>15</sup> Enligt Myndigheten för kulturanalys medförde förbudet mot allmänna sammankomster och offentliga tillställningar med fler än 50 deltagare en negativt normerande inverkan på besökarens vilja att samlas fysiskt för kulturella aktiviteter under våren 2020. Även den allmänna smittspridningen som sådan bidrog till att deltagare själva valde att inte besöka fysiska kulturevenemang; särskilt gällde detta den äldre målgruppen.<sup>16</sup> Trots att Sverige inte vidtog lika strikta restriktioner som sina grannländer visar en kartläggning från Kulturanalys Norden inga tydliga tecken på systematiska skillnader mellan hur de nordiska ländernas kultursektorer drabbats av pandemin.<sup>17</sup>

### 2.1.5 Följden har blivit ett kraftigt intäktsbortfall

Inställd verksamhet har medfört intäktsbortfall under pandemin, och för verksamheter som inte har en offentlig huvudman med tillhörande grundfinansiering har detta inneburit en ekonomisk kris. Eftersom offentliga kulturinstitutioner generellt också är beroende av

---

<sup>13</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Ibid.

<sup>16</sup> Ibid.

<sup>17</sup> Kulturanalys Norden 2021.

exempelvis biljettförsäljning, entréavgifter, bokningar, uthyrningsverksamhet och försäljning från butik och servering så drabbades även de ekonomiskt, men inte lika hårt som de privata verksamheterna och det fria kulturlivet.<sup>18</sup> Vissa offentliga kulturinstitutioner är mer beroende än andra av egna intäkter, till exempel museer som Skansen och Vasamuseet. Dessa har också påverkats mer av pandemin än kulturinstitutioner som inte är lika beroende av egna intäkter.

Med de inställda evenemang som följde av pandemin försvann även de sponsringintäkter som har varit viktiga inkomstkällor för arrangörer av större evenemang. Detta har framgått av våra intervjuer med företrädare för evenemangsnäringen. Sponsring är en betydelsefull inkomstkälla för större evenemang som till exempel Way out West, Åre Sessions och Lollapalooza Stockholm.

Både offentliga institutioner, det fria kulturlivet och privata verksamheter och arrangörer har alltså påverkats ekonomiskt som en effekt av restriktionerna, och av våra intervjuer framgår att samtliga aktörer bedömer att de ekonomiska utmaningarna kommer dröja kvar även några år efter pandemin.<sup>19</sup>

### 2.1.6 Samtliga konstområden är drabbade

I oktober 2020 presenterade Konstnärsnämnden statistik över kulturföretagens totala omsättning under covid-19-pandemin.<sup>20</sup> Denna statistik bekräftar att kultursektorn är bland de branscher som påverkats mest av pandemin. Företag som bedriver kulturell verksamhet hade en minskad omsättning på 43 procent i april 2020, 67 procent i maj 2020 och 62 procent i juni 2020 jämfört med samma månader 2019. De sökande till Konstnärsnämndens krisstipendier 2020 redovisade ett intäktsbortfall för perioden mars–augusti 2020 på närmare 300 miljoner kronor.<sup>21</sup> För Kulturrådets stöd för inställda och uppskjutna evenemang uppgick summan av sökandes uppskattade intäktsbortfall och merkostnader till 2 558 miljoner kronor under perioden mars–september 2020.<sup>22</sup>

---

<sup>18</sup> Svensk Scenkonst 2021.

<sup>19</sup> Se Svensk Scenkonst 2021 för ett liknande resultat.

<sup>20</sup> Konstnärsnämnden 2020.

<sup>21</sup> Ibid.

<sup>22</sup> Statens kulturråd 2021.

I fackförbundet Scen & Films enkätstudie i maj 2021, vilken riktades till yrkesverksamma inom scen- och filmområdet, uppgav 32 procent av de svarande med visstidsanställningar att de hade haft inkomster som var lägre än 50 000 kronor de senaste 12 månaderna.<sup>23</sup> Det var en stor ökning jämfört med året före pandemin när denna grupp knappt uppgick till 12 procent. Vidare hade närmare hälften av de svarande inkomster under 100 000 kronor de senaste 12 månaderna, att jämföra med knappt 20 procent året innan. Cirka 30 procent uppgav att de haft inkomster över 250 000 kronor de senaste 12 månaderna, att jämföra med 58 procent före pandemin. Bland de företagare som besvarade enkäten syntes ett liknande mönster med minskade inkomster.

Bland de svarande var mäns inkomster generellt högre än kvinnors. Fler män angav högre inkomster än kvinnorna både under de senaste tolv månaderna och före pandemin. Bland männen såg dock inkomsterna totalt sett ut att ha minskat mer än hos kvinnorna.

Kulturanalys Norden publicerade våren 2021 en rapport som innehåller resultat från en enkätstudie om hur pandemin har påverkat inkomstsituationen för konstnärsgrepp och branschaktörer inom olika delar av kultursektorn i Norden.<sup>24</sup> Samtliga respondenter i den nordiska studien upplevde att inkomstsituationen har försämrats, eller kraftigt försämrats, för scenkonstnärer, musiker, arrangörer, ljus- och ljudtekniker samt bokare och managers. För bildkonstnärer och författare hade knappt hälften fått det sämre, eller mycket sämre, under pandemin enligt den nordiska studien.

Av våra intervjuer med företrädare för bild- och formkonstnärer och författare i Sverige framgår att inkomstsituationen har påverkats negativt även för dessa grupper eftersom utställningar, beställningar av nya verk och uppläsningar har ställts in. För bild- och formkonstnärer och författare innebär inställda utställningar och uppläsningar att mötet med kunder uteblir, vilket utöver uteblivna intäkter för medverkan även drabbar försäljningen av verk. Många dramatiker och kulturkritiker är också drabbade, enligt våra intervjuer.

---

<sup>23</sup> Scen & Film 2021. Svarefrekvensen var 26,5 procent. Totalt sett arbetade flest inom konstnärliga yrken men bland de som svarande att de endast arbetade inom scenkonstområdet fanns fler inom tekniska och administrativa yrken än inom konstnärlig personal. Kön fördelningen låg i linje med Scen & Films medlemsgrupp i sin helhet, vilket vid årsskiftet 2020/2021 bestod av 59 procent kvinnor och 41 procent män.

<sup>24</sup> Enkäten besvarades av informanter inom de nordiska ländernas kulturförvaltningar, yrkesorganisationer och konstnärsgrepp.

Vad gäller filmområdet konstaterade Scen & Film i mars 2021 att en hel del inspelningar och produktioner har kunnat fortgå även under pandemin genom att de har bedrivits smittskyddssäkert.<sup>25</sup> Kulturanalys Nordens studie indikerar också att intäktssituationen för filmkonstnärer har varit mer positiv än för konstnärer inom andra kulturuttryck under pandemin.<sup>26</sup> Många visningstillfällen har dock försvunnit och lansering av produktioner har inte kunnat ske som planerat till exempel genom visning på viktiga nationella och internationella festivaler. Filmfestivaler har fått ställa om eller ställa in genomförandet och har därmed förlorat intäkter och samarbetspartners. Att visningstillfällen för filmer har försvunnit kan komma att kraftigt påverka publikens möjligheter att ta del av filmerna, men även möjligheterna till samproduktion och försäljning och därmed framtida inkomster för upphovspersoner och producenter.<sup>27</sup> Vidare har biografnäringen drabbats mycket hårt och i flera fall hamnat i akut likviditetskris.

Även filmdistributörerna har likviditetsproblem. De investerar i filmer på förhand och får intäkter efter biopremiärer och har därför drabbats av inställda och framskjutna premiärer samt av att biograferna inte bedriver verksamhet. Producenter vill vänta med att premiärsätta film tills publiken kan komma. Pandemin har också försvårat eller hindrat inspelning i länder där filmproduktioner får en skatterabatt vilket för närvarande inte finns i Sverige. Produktionsbolag har också drabbats av uteblivna intäkter.

### 2.1.7 Omsättningen har minskat

Statistiska centralbyrån (SCB) har sammanställt omsättningsdata för företag inom kultursektorn 2020.<sup>28</sup> SCB konstaterar att näringarna inom kultur, nöje och fritid drabbades hårt pandemiåret 2020. Omsättningen i branschen föll med 17 procent, vilket motsvarar 13 miljarder kronor. Särskilt svårt blev det för nöjes- och temaparkerna som tappade 80 procent av sin omsättning.<sup>29</sup>

---

<sup>25</sup> Scen & Film 2021b.

<sup>26</sup> Kulturanalys Norden 2021.

<sup>27</sup> Scen & Film 2021b.

<sup>28</sup> Statliga myndigheter och bolag som till exempel Dramaten och ideella organisationer ingår alltså inte i uppgifterna som följer. Däremot ingår de länsteatrar som är aktiebolag.

<sup>29</sup> Statistiska centralbyrån 2021.

I de kulturella verksamheterna föll omsättningen med 6,2 miljarder kronor (33 procent) 2020. Det gick särskilt dåligt för teatrar och konserthus. I den branschen minskade omsättningen med hela 57 procent. För stödföretag till artistisk verksamhet halverades omsättningen. Museernas omsättning minskade med 26 procent jämfört med 2019.

**Tabell 2.1 Omsättning inom kultur, nöje och fritid i miljoner kronor 2019 och 2020, förändring i miljoner kronor och utveckling i procent**

Bransch	2019	2020	Förändring	Utveckling (%)
<b>Kulturell verksamhet (SNI 90)</b>	<b>18 996</b>	<b>12 773</b>	<b>-6 223</b>	<b>-32,8</b>
Artistisk verksamhet	4 817	3 439	-1 379	-28,6
Stödföretag till artistisk verksamhet	8 649	4 290	-4 360	-50,4
Litterärt och konstnärligt skapande	4 941	4 792	-148	-3
Texter- och konserthusföretag	589	253	-336	-57,1
<b>Museiverksamhet och dylikt (SNI 91)</b>	<b>2 101</b>	<b>1 550</b>	<b>-551</b>	<b>-26,2</b>
Nöjes- och temaparker	2 737	555	-2 182	-79,7
Övriga fritids- och nöjesanläggningar	4 017	2 634	-1 383	-34,4
<b>Total kultur, nöje och fritid (SNI 90-93)</b>	<b>77 461</b>	<b>64 504</b>	<b>-12 958</b>	<b>-16,7</b>

Källa: SCB.

I juli 2020 var den månatliga utvecklingen av omsättningen för kulturell verksamhet -52,6 procent jämfört med motsvarande månad 2019, visar siffror från SCB.<sup>30</sup>

Det är också viktigt att beakta hur verksamheten skiljer sig åt inom ett och samma konst- och kulturområde. Inom till exempel musikområdet har livebranschen drabbats hårdast och snabbast av pandemin.<sup>31</sup> Från mitten av mars till och med maj 2020 gick biljettintäkterna totalt ner med cirka 90 procent. För arrangörer och bokningsbolag inhämtas över hälften och i vissa fall 100 procent av årets intäkter under sommaren och under pandemin hamnade intäkterna i många fall på noll.<sup>32</sup> Även artister drabbas i form av inställda speltillfällen, och kompositörer för film och teater ser inställda projekt.<sup>33</sup> Inställda speltillfällen påverkar även andra intäkter

<sup>30</sup> Siffror från SCB:s momsregister. För SNI 9001 artistisk verksamhet har SCB:s omsättningsstatistik använts.

<sup>31</sup> Musiksverige 2020.

<sup>32</sup> Ibid.

<sup>33</sup> Ibid.

som den upphovsrättsliga ersättningen som uppskattades minska med cirka 15–25 procent 2020.<sup>34</sup> Pandemins påverkan på upphovsrättsliga intäkter för redan inspelad musik är sannolikt mindre än för livemusik. Men det kan samtidigt vara så att andra verksamheter som spelar musik för sina kunder, som till exempel hotell och restauranger, inte har hållit öppet i samma utsträckning som normalt vilket kan ha haft en negativ påverkan på upphovsrättsliga intäkter.

År 2020 prognostiserade Musikcentrum Riks att de inställda speltillfällena under året skulle ge ett totalt inkomstbortfall på mer än 171 miljoner kronor, och då enbart för medverkande musiker och artister.<sup>35</sup> Utöver detta beräknades extrakostnader på drygt 7 miljoner kronor relaterade till covid-19-pandemin tillkomma, till exempel kostnader för i förväg betalda resor och hotell i samband med inställda konserter.<sup>36</sup> Musikcentrum Riks har följt upp prognosen för 2020 med en enkätundersökning som genomfördes 2021, men där svarsfrekvensen var för låg för att kunna fastställa några resultat.

### 2.1.8 Konkurserna har ökat

Utöver intäktsbortfall och omsättning kan det i viss utsträckning även vara relevant att undersöka pandemins effekter på kultursektorn med konkurser som indikator.<sup>37</sup>

I juni 2020 ökade antalet konkurser av aktiebolag inom kultur, nöje och fritid kraftigt. Så många som 129 företag försattes i konkurs denna månad. Runt denna tid ökade även konkurserna inom andra industrier som särskilt har drabbats av pandemin, men antalet konkurser stabiliserades sedan hösten 2020.<sup>38</sup> För området kultur, nöje och fritid steg antalet konkurser igen i mars 2021.<sup>39</sup>

Konkurser som indikator för den ekonomiska situationen i kultursektorn har dock sina begränsningar. En anledning till det är att kultursektorn kännetecknas av många egenföretagare med enskild firma. Frilansande konstnärer med enskild firma har sällan några större

---

<sup>34</sup> Musiksverige 2020.

<sup>35</sup> Musikcentrum Riks 2020.

<sup>36</sup> Ibid. Musikcentrum Riks konstaterade vidare att den verkliga inkomstförlusten bland musiker antagligen skulle bli ännu högre. Undersökningar visar att det finns betydligt fler musiker i Sverige än de närmare 1 000 musiker som besvarade deras enkät. Musikcentrums undersökning fångar enligt uppgift endast cirka en sjättedel av totalpopulationen.

<sup>37</sup> Kulturanalys Norden 2021.

<sup>38</sup> Andersson, M. 2020.

<sup>39</sup> Vi saknar uppgifter för konkurser inom andra industrier för 2021.

skulder kopplade till sina firmor, och företagen behöver därför sällan sättas i konkurs. Det är i stället vanligare att sådana verksamheter läggs ned eller läggs vilande under sämre tider. Därför syns det inte i konkursstatistiken när dessa företag går dåligt. Ingen enskild firma sattes i konkurs enligt statistiken, men vi vet från våra intervjuer och andra undersökningar att många konstnärer med enskild firma befann sig i en ekonomisk kris under 2020–2021 och att många konstnärer sökt sig till andra branscher för att försörja sig. Att ensidigt titta på konkursstatistik ger alltså en skev bild av den verkliga situationen när det gäller företagen i sektorn.

Det andra skälet till att konkursuppgifter inte nödvändigtvis ger en bra bild av den ekonomiska situationen i kultursektorn är att regeringens krisstöd till företag i alla sektorer antagligen har gjort att färre företag än vad som annars hade varit fallet har gått i konkurs under pandemin.

Kulturanalys Norden varnar dock för att det kan komma att bli en ketchupeffekt av konkurser framöver, när statliga krisåtgärder successivt dras tillbaka. Det finns en naturlig tröghet i processen från det att ett företag börjar kämpa med ekonomiska utmaningar tills det går i konkurs, vilket innebär att konkursen kan komma 2022 eller senare.<sup>40</sup>

### 2.1.9 Arbetslösheten har ökat

Arbetslöshetsdata är en relevant indikator på situationen på arbetsmarknaden för konstnärer och andra som är verksamma inom kultursektorn. Men liksom är fallet när det gäller konkursdata är arbetslöshetsstal något som måste förstås i ljuset av kultursektorns särskilda struktur.<sup>41</sup> I kultursektorn återspeglar arbetslöshetsstatistikens utveckling inte helt situationen i praktiken för dem som arbetar inom kultursektorn. Den främsta anledningen är att många egenföretagare inom kultursektorn inte har tillräckligt höga inkomster för att ha rätt till arbetslöshetsförsäkringar och andra stöd.<sup>42</sup> För dessa personer lönar det sig därför inte att registrera sig som arbetsökande. Med detta sagt är det fortfarande intressant att titta på arbetslöshetsstatistiken för anställda inom kultursektorn.

---

<sup>40</sup> Kulturanalys Norden 2021.

<sup>41</sup> Ibid.

<sup>42</sup> Ibid.

Antalet arbetssökande vid Arbetsförmedlingen Kultur Media ökade kraftigt efter februari 2020, och det har skett en ökning av både nya arbetssökande och antalet arbetssökande totalt under pandemin. Under 2020 hade Arbetsförmedlingen Kultur Media som mest cirka 6 197 öppet arbetslösa och sökande i program (juli 2020). Under året skrev totalt cirka 12 000 personer in sig. Antalet unika individer är dock färre, eftersom en person kan ha skrivit in sig flera gånger om hen haft jobb under delar av året. Antalet arbetssökande minskade efter juli 2020 men befann sig i augusti 2021 fortfarande på en högre nivå än normalt. Jämfört med augusti 2019 var den öppna arbetslösheten 32 procent högre i augusti 2021 (792 personer fler).<sup>43</sup>

Under 2020 anmälades totalt ungefär 7 500 övergångar till arbete eller studier och av dessa gick en tiondel till studier. Arbetsförmedlingen Kultur Media har undersökt vilken typ av arbete som de inskrivna personerna har gått till. De flesta fick jobb inom kultursektorn medan en mindre andel fick jobb utanför kultursektorn.<sup>44</sup>

Sommaren 2020 fick 19 procent av de som gick till arbete jobb utanför kultursektorn medan resten fick jobb inom kultursektorn. Hösten 2020 var det 27 procent som fick jobb utanför kultursektorn medan resten fick jobb i kultursektorn. De största yrkena inom kultursektorn var journalister, skådespelare, designers och fotografer.<sup>45</sup>

Den öppna arbetslösheten går alltså ner sedan juli 2020. Här är det emellertid viktigt att ha med sig att Arbetsförmedlingens statistik antagligen inte ger en fullständig bild av situationen. Det kan finnas tidigare verksamma personer inom kultursektorn som inte anmälde sig till Arbetsförmedlingen när de blev utan jobb, utan som i stället sökte andra försörjningsmöjligheter, till exempel krisstipendier, andra tjänster inom kultursektorn eller jobb utanför kultursektorn.

Som ett komplement till arbetslöshetsstatistik finns till exempel Scen & Films enkätundersökning om hur sysselsättningen har påverkats inom scen- och filmkonstområdet.<sup>46</sup> Enkäten besvarades av 1 700 verksamma personer, varav 57 procent var verksamma inom scenkonst och 27 procent var verksamma inom både scen och film. En mindre andel, 15 procent, var endast verksamma inom film/tv. De svarande inkluderade både tillsvidareanställda, visstidsanställda,

<sup>43</sup> Konstnärsnämnden 2021.

<sup>44</sup> Ibid.

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> Scen & Film 2021.



egenföretagare och kombinatörer.<sup>47</sup> Bland de tillsvidareanställda hade en mindre del blivit korttidspermitterade. Få av de tillsvidareanställda hade blivit varslade om uppsägning och få hade blivit uppsagda. Skillnaderna mellan män och kvinnor var generellt sett små vad gällde permittering, varsel och uppsägning.

Bland de visstidsanställda hade varsel och uppsägningar minskat något 2021 i jämförelse med en motsvarande studie från 2020. Antalet varsel och uppsägningar var dock generellt högre för visstidsanställda än för tillsvidareanställda. Bland de visstidsanställda angav drygt 71 procent att de förlorat jobb under pandemin. Andelen som förlorat jobb var något större bland kvinnorna än bland männen. Siffrorna 2021 ligger i linje med året innan, då de var 73 procent.

Bland de visstidsanställda arbetade den övervägande delen 7–12 månader året före pandemin, men under pandemiåret minskade den arbetade tiden till hälften. Bland företagarna uppgav 84 procent att de hade förlorat uppdrag de senaste 12 månaderna. Andelen bland männen som hade förlorat uppdrag var dock större, närmare 90 procent. Även i Scen & Films enkätstudie 2020 svarade 84 procent av företagarna att de förlorat uppdrag på grund av pandemin.

Inom museiområdet visar en undersökning från fackförbundet DIK att 5 procent av de museianställda blev uppsagda eller varslades om uppsägning under pandemin.<sup>48</sup> Bland personer med visstidsanställning har 26 procent blivit uppsagda. Detta drabbar särskilt yngre personer.<sup>49</sup>

Statistik från SCB visar att antalet sysselsatta inom näringarna för kultur, nöje och fritid minskade med cirka 10 procent 2020, och siffror från Svensk Scenkonst visar att antalet anställda bland medlemmarna har minskat med 22 procent och antalet årsverken med 8 procent.<sup>50</sup>

---

<sup>47</sup> Med kombinatörer avser vi personer som kombinerar verksamhet i eget företag med kortare anställningar i andra företag. Totalt sett var de flesta bland de svarande (58 procent) anställda i någon form; teknisk och administrativ personal stod för en betydande del av denna grupp. Bland den konstnärliga personalen fanns fler egenföretagare och kombinatörer. Andelen män var högre bland dem som angav att de var företagare. Det var fler kombinatörer än företagare totalt sett. Bland kombinatörerna var andelen män respektive kvinnor lika stor. Bland dem som svarat att de var anställda var lite fler än hälften tillsvidareanställda. Andelen tillsvidareanställda var något högre bland männen än bland kvinnorna vilket stämmer med bilden att gruppen tillsvidareanställda är större bland de tekniska och administrativa yrkena. Se Scen & Film 2021.

<sup>48</sup> DIK 2021.

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Svensk Scenkonst och Scen & Film 2021.

### 2.1.10 Effekterna på det ideella kulturlivet har varit negativa

Konsekvenserna av restriktionerna för det civila samhället har till viss del liknat dem i det fria och institutionella kulturlivet.<sup>51</sup> Begränsningarna av fysiska möten har medfört avtagande ideellt engagemang, konkurser, permittering av personal, svårigheter att planera framåt och minskade eller uteblivna biljett- och medlemsintäkter.<sup>52</sup>

NOD, som är ett nationellt organ för dialog och samråd mellan regeringen och det civila samhället, pekar på att pandemin kan få långsiktiga negativa konsekvenser för det ideella kulturlivet.<sup>53</sup> Enligt NOD:s lägesbeskrivning minskar det ideella engagemanget, och det förväntas leda till en lång återuppbyggnadsfas där vissa organisationer i den ideella sektorn ser en risk att det kommer vara svårt att återgå till det tidigare normalläget efter pandemin. Ett minskat engagemang kan i sin tur påverka människors möjlighet till inkluderande sammanhang och demokratiskt lärande, vilket de ideella verksamheterna bidrar till.<sup>54</sup> Även gällande folkbildningen riskerar konsekvenserna enligt NOD att bli allvarliga.

Vidare har pandemin medfört ökade besök vid kulturmiljöer. Det är på många sätt positivt, men har också medfört ekonomiska utmaningar för ideella kulturarvsaktörer.<sup>55</sup>

### 2.1.11 Kultursektorn riskerar ett kompetenstapp

I spåren av pandemin riskerar kultursektorn att drabbas av ett kompetenstapp. Pandemin har medfört stora ekonomiska och sociala påfrestningar för dem som arbetar inom kultursektorn. Många av dem som arbetar inom musik- och scenkonstområdena har under pandemin haft stora intäktsbortfall och överväger att byta bransch för att kunna försörja sig.<sup>56</sup> Pandemin har satt ljuset på den otrygghet som finns inom kulturbranschen. För etablerade yrkesverksamma i kultursektorn, som under flera år levt med otrygga försörjningsvillkor, kan pandemin ha varit den sista droppen som fått dem att besluta sig för att byta riktning i yrkeslivet. Samtidigt kan pandemins

---

<sup>51</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>52</sup> NOD 2021.

<sup>53</sup> Ibid.

<sup>54</sup> Ibid.

<sup>55</sup> Riksantikvarieämbetet 2021.

<sup>56</sup> Musikcentrum Riks 2020; Danscentrum 2021; Ipsos 2021.

konsekvenser verka avskräckande för unga som i dag överväger att välja en konstnärlig eller kulturell yrkesbana.

Flera av de aktörer som vi har intervjuat betonar att det finns en risk för ett långsiktigt kompetenstapp inom kultursektorn, och flera underlag pekar på att yrkesverksamma i kultursektorn redan har lämnat eller överväger att lämna sektorn.

I en rapport om pandemins konsekvenser för scenkonsten och de offentliga musikinstitutionerna redovisas att Svensk Scenkonsts medlemmar varje år anställer cirka 15 000 personer, vilket motsvarar cirka 6 000 årsverken.<sup>57</sup> Därutöver engageras ett stort antal egenföretagare på kortare eller längre kontrakt. Många av egenföretagarna och frilansarna har dock under pandemin tvingats söka sig till nya arbeten för försörjning och lämnar därmed branschen. Bristen på arbetstillfällen när föreställningar ställs in riskerar därför att leda till långsiktig kompetensbrist.

I Scen & Films enkät från maj 2021 anger 15 procent av de svarande att de funderar över att lämna branschen; bland den konstnärliga personalen är andelen något högre. Av dem som anger att de överväger att lämna branschen anger fler inom de konstnärliga yrkena att de avser att komma tillbaka till yrket, medan de med tekniska och administrativa yrken anger att de bytt bransch permanent.

De aktörer som vi intervjuat betonar att scenteknikerna är en högkvalificerad yrkesgrupp där det inom exempelvis ljud- och ljussättning samt riggning endast finns ett fåtal personer med rätt yrkeskompetens. Särskilt gäller detta utanför storstadsområdena. Samtidigt kan tekniker relativt lätt hitta arbete utanför kultursektorn – under pandemin har många exempelvis arbetat med digitala konferenser och event.

Av utredningens samtal med Svensk Teaterteknisk Förening har det framgått att många av de frilansande tekniker som tidigare arbetat inom kultursektorn har sökt sig till andra branscher under pandemin och har uppgett att de inte kommer att återvända till sektorn. Samtidigt är efterfrågan på ljus- och ljudtekniker stor inför återstarten av kulturlivet. Svensk Teaterteknisk Förening arbetar i skrivande stund med en ansökan om att starta en ny utbildning för tekniker för att möta sektorns efterfrågan. Vi bedömer att det är viktigt för kultursektorns återstart och utveckling att det startas utbildningar för tekniker som möter sektorns efterfrågan.

---

<sup>57</sup> Svensk Scenkonst 2021.

Vidare visar en enkätundersökning att var tredje frilansmusiker har bytt eller överväger att byta yrke.<sup>58</sup> I en undersökning riktad till frilansande dansare och koreografer ställdes frågan: ”Ser du att du kommer att fortsätta verka inom den professionella fria danssektorn om tre år?”. Av de 44 personer som svarade på frågan angav fler än hälften att de inte tror det eller att de är tveksamma.<sup>59</sup> Enligt Danscentrum är många av dem som svarat på enkäten relativt nyutbildade, vilket är oroväckande för danssektorns framtida kompetensförsörjning.

Inom dansområdet finns också en risk för ett kompetenstapp vad gäller frilansande producenter. Ett tapp av de personer som har erfarenhet av producentrollen inom dansområdet skulle negativt påverka konstformens spridning i landet och internationellt, när nätverk och kunskap går förlorade.

Vad gäller anställda inom museiområdet har 68 procent bytt eller övervägt att byta yrke under perioden 2019–2020. En starkt bidragande orsak är otrygga anställningsvillkor.<sup>60</sup> I ett underlag från Sveriges Museer beskriver många museer en oro för att personal inte kommer att finnas tillgänglig när verksamheten startas upp efter pandemin. Det gäller till exempel personal som tidigare timanställts och personal som blivit uppsagd under pandemin. Enligt en enkätundersökning som Centralmuseernas samarbetsråd har gjort har fler än hälften av de 13 centralmuseerna tvingats säga upp personal under pandemin och en majoritet saknar resurser för att rekrytera nödvändig kompetens.<sup>61</sup>

Även inom den ideella kultursektorn finns en oro för ett kompetenstapp. Precis som för kultursektorn i övrigt har de ideella aktörerna inte kunnat genomföra sin verksamhet under pandemin på grund av restriktioner. Riksorganisationer inom den ideella kulturen anser att den vilande verksamheten innebär svårigheter att behålla de eldsjälarna som leder verksamheter och att locka nya människor att engagera sig och bli ledare. Eldsjälarna är helt avgörande för att driva den ideella kulturen. Ett minskat engagemang skulle därför drabba den ideella kulturen och hela kultursektorn hårt. Det avtagande engagemanget förväntas leda till en lång återuppbyggnadsfas där vissa organisationer misstänker att det kommer vara svårt att återgå

---

<sup>58</sup> Musikcentrum Riks 2020.

<sup>59</sup> Danscentrum 2021.

<sup>60</sup> DIK 2021.

<sup>61</sup> Follin, A. med flera 2021.

till det tidigare normalläget – att det normala kommer vara något helt annat efter än före pandemin.<sup>62</sup>

Behovet av kunskap om hur tillgång och efterfrågan på arbetsmarknaden ser ut vad gäller olika kompetenser inom kultursektorn har växt i pandemins kölvatten. Vi bedömer att det är angeläget att branschspecifika analyser av sektorns kompetensbehov genomförs.

### **2.1.12 Inträde och etablering på arbetsmarknaden har försvårats**

I många utbildningar inom kulturområdet ingår normalt sett möten med potentiella arbetsgivare genom exempelvis praktik och samarbeten och genom att yrkesverksamma personer medverkar i undervisningen. Möjligheterna till detta har begränsats under pandemin. Inom till exempel musik och scenkonst är det över huvud taget svårt att bedriva stora delar av utbildningen på distans. Möjligheterna till mindre kvalificerade extrajobb inom kultursektorn, och medföljande kontaktvägar till potentiella framtida arbetsgivare, har dessutom minskat eller helt försvunnit under pandemin.

De yngre generationer som just lämnat eller snart lämnar utbildningar inom kulturområdet står således inför särskilda utmaningar, eftersom de inte har kunnat möta potentiella arbetsgivare på det sätt som är brukligt, vilket framgår av våra intervjuer med yrkesorganisationer inom kultursektorn. Inträde och etablering på arbetsmarknaden har försvårats för dem som nu examineras, eller som har examinerats de senaste åren, från konstnärliga utbildningar. I förlängningen riskerar det att försvåra eller försvaga deras karriärmöjligheter på en redan tuff arbetsmarknad. Det ger konsekvenser på kort sikt men kan även komma att påverka den långsiktiga återväxten och utvecklingen inom kulturområdet.

Inom scenkonstområdet uttrycker både Svensk Scenkonst och Fackförbundet Scen & Film oro för de nyexaminerades möjligheter på arbetsmarknaden – både på kort och lång sikt – och branschorganisationen Sveriges Arkitekter ser ett problem i att arbetsgivare under pandemin inte har möjlighet att erbjuda praktikplatser till nyutbildade arkitekter. Enligt Sveriges Arkitekter kan en möjlig lösning

---

<sup>62</sup> NOD 2021.

vara att kommuner och myndigheter erbjuder fler praktikplatser under en period.

Även för bild- och formkonstnärer finns en oro att unga och nyutbildade konstnärer påverkas negativt av nedstängningarna i spåren av pandemin. I intervjuer med bild- och formaktörer har det framkommit att de unga oetablerade konstnärerna drabbas särskilt hårt av att mässor och andra tillfällen att visa upp sin konst ställts in under pandemin.

Det är svårt att bedöma vilka konsekvenser som pandemin får för nyutbildade konstnärer och andra yrkesverksamma i kultursektorn på längre sikt. Ett scenario är att det när restriktionerna lättar kommer vara en större konkurrens om anställningar, uppdrag, praktikplatser och visningsmöjligheter, detta eftersom gruppen av utbildade men oerfarna konstnärer och andra professionella inom kultursektorn kommer att vara ovanligt stor. Eftersom även mycket etablerade konstnärer drabbats hårt av pandemin kan även de tänkas vara intresserade av att medverka i sammanhang som de tidigare inte skulle ha varit intresserade av, vilket ökar konkurrensen ytterligare. Pandemin kan på så sätt komma att påverka den yngre generationens konstnärer även på längre sikt.

För det offentliga är det viktigt att följa utvecklingen för att vid behov kunna sätta in lämpliga arbetsmarknadspolitiska och kulturpolitiska insatser. Flera av yrkesorganisationerna och allianserna inom kultursektorn försöker ta ansvar genom att kontakta och på olika sätt stödja de nyutexaminerade och oetablerade konstnärerna. Projektmedel som kan användas för att utveckla detta arbete har efterlysts av branschen. Vi bedömer att det finns behov av riktade projekt för att fånga upp nyutbildade konstnärer och integrera dem i kulturlivet och dess utveckling framåt.

### **2.1.13 Det internationella utbytet har minskat eller upphört**

Covid-19-pandemin har kraftigt minskat möjligheten till internationellt kulturutbyte, även om digitala möten och digital kultur kan komplettera i viss mån. Många aktörer, inte minst inom det fria kulturlivet, verkar till en stor del internationellt. Det gäller särskilt inom musik, dans och cirkus. Aktörer inom dessa områden är särskilt drabbade av att inte kunna verka på en internationell arena. De

flesta utlandsturnéer och internationella gästspel i Sverige som ställdes in i början av pandemin är fortsatt inställda. Det råder fortfarande ovisshet om när den typen av verksamhet kan genomföras igen. Bild- och formområdet har påverkats negativt av att mässor och utställningar i olika delar av världen har ställts in, vilket medfört minskade möjligheter till försäljning. Kulturrådets stöd för särskilda behov har gått att söka för att kompensera för intäktsbortfall till följd av utebliven internationell verksamhet, men antalet ansökningar har varit färre än väntat.<sup>63</sup> I skrivande stund saknas uppgifter om vad detta beror på. Många museer har framfört till utredningen att internationella samarbeten ställts in eller skjutits på framtiden. En del museer beskriver också att in- och utlån av föremål mellan museer i olika länder ställts in.

I våra intervjuer har framgått att filmsektorn är starkt beroende av samfinansiering genom internationell samproduktion och genom att film uppmärksammas på festivaler och internationella marknader. Inställda internationella festivaler och andra internationella mötesplatser har därför stor negativ påverkan för filmområdet.

Samiska kulturaktörer menar att restriktioner för resande mellan länder orsakat särskilda utmaningar för dem eftersom Sápmi sträcker sig över delar av Sverige, Norge, Finland och Ryssland. Samiska kulturaktörer riktar sig ofta till publik i flera av länderna och det är vanligt med konstnärliga samarbeten över landsgränserna. Deras arbete har därför kraftigt försvårats under pandemin.

Pandemin påverkar även planer för internationell verksamhet kommande år. Det finns en oro i kultursektorn för att nätverkandet, både det nationella och det internationella, har påverkats negativt på grund av ovissheten om när restriktioner tas bort och det blir möjligt att mötas igen.<sup>64</sup> Kulturrådet menar att internationella nätverk som har byggts upp under många år riskerar att lösas upp och att internationella turnéstrukturer riskerar att försvinna i spåren av covid-19.<sup>65</sup> Det finns även en oro kring att det kommer att bli svårt att bygga upp samarbeten igen, efter pandemin. Det här är ett problem eftersom många konstnärer är beroende av sina nätverk för sin verksamhet och försörjning.

---

<sup>63</sup> Statens kulturråd 2021.

<sup>64</sup> Sjöström, E. 2021.

<sup>65</sup> Statens kulturråd 2021.

Sverige är ett litet land och därmed beroende av internationellt utbyte och samarbete för att uppnå ett kulturliv med mångfald och hög kvalitet. Kulturlivets utbyten med omvärlden kan också främja Sverige-bilden, turism, tillväxt och sysselsättning. Vi bedömer att det är viktigt att stärka stödet till internationellt utbyte och samverkan både i en återstartsfas och på längre sikt.

#### **2.1.14 Produktioner flyttas fram och hindrar nyproduktion**

Scenkonstens, livemusikens och evenemangsnäringsens långa planeringshorisont är svår att förena med en återstart på kort sikt. Detta i kombination med de uteblivna intäkterna under pandemin riskerar att få långsiktiga konsekvenser för branscherna, vilket har lyfts fram av samtliga branschrepresentanter som vi har intervjuat.

När restriktionerna ändras och kulturens verksamheter får återstarta och öppna för fysisk publik igen är programläggningen av många scener fullbokade och det kommer att ske en köbildning. Det innebär dels att vissa inte får möjlighet att visa upp sina verk (exempelvis musiker och filmskapare), dels att det kommer att dröja innan nya verk kan produceras. Tidigare produktioner kommer att prioriteras före nya produktioner, som får vänta. Det kommer också att dröja innan till exempel dramatiker får beställningar av nya verk, vilket gör att regissörers, scenografers och andra upphovsmäns möjligheter till arbetstillfällen kan påverkas.

Samtliga privata aktörer inom musik- och scenkonstområdena som vi har intervjuat har framfört att intäktsbortfallet leder till sämre ekonomiska möjligheter, vilket försvårar investeringar i nya uppsättningar under kommande år. Dessutom kan den ekonomiska situationen leda till satsningar på uppsättningar och artister som är kommersiellt säkra på bekostnad av satsningar på mer experimentell, nydanande konst och kultur samt på nya artister. Privata arrangörer beskriver hur de tidigare har tagit risker och investerat i nya och smalare konstnärskap och artister som inte inledningsvis har varit lönsamma. De har finansierat sådan verksamhet med det överskott som genereras från mer kommersiellt framgångsrika evenemang. I intervjuer med oss har dock framförts att de privata arrangörerna inte kommer kunna investera i framväxten av nya artister under några år framöver. En återväxt av musiker (även inom kommersiella



uttryck) kan därför kräva att kulturpolitiken tar ett större ansvar under några år.

Det finns även tendenser till köbildning inom andra konstområden. Inom filmområdet avvaktar filmbolag med att lansera filmer, för att kunna lansera dem för en större biopublik. Inom litteraturområdet har vi fått information om att förlag avvaktar med att lansera nya böcker till dess att de kan marknadsföras med hjälp av författarsamtal och liknande publika evenemang. En risk med detta är att fler filmer och böcker kommer att behöva slåss om det begränsade mediala utrymmet, liksom om en plats i filmens visningsfönster och attraktiv placering i bokhandeln.

Sammanfattningsvis riskerar de intäktsbortfall och osäkerheter som finns för evenemangsnäringsen 2021, i kombination med långa produktions- och planeringstider, att leda till att pandemin får effekter på utbudet under en lång tid framöver.<sup>66</sup>

### 2.1.15 Det finns en risk för lägre deltagande

#### Risk att publiken dröjer med att återvända

Pandemin och de restriktioner som riktats mot allmänna sammankomster och offentliga tillställningar har medfört inställda evenemang och ett kraftigt minskat antal fysiska besök vid kulturverksamheter. En följd av det är att kulturverksamheterna har gått miste om intäkter, vilket särskilt drabbat aktörer som till stor del finansierar sin verksamhet genom entré- och biljettintäkter.

Många av de aktörer vi har intervjuat uttrycker en oro för att färre personer än före pandemin kommer välja att besöka kulturens fysiska arenor och ta del av det kulturutbud som finns där, även när restriktionerna avvecklats.<sup>67</sup> Oron gäller särskilt för besökssiffrorna på kort sikt. I Norge har människor som brukar ta del av scenkonst, musik och besöka museer besvarat frågor om kulturvanor under pandemin. Sju av tio var tveksamma till att besöka kulturinstitutioner även om myndigheterna skulle tillåta det, och många svarade att de ville vara vaccinerade innan sådana besök.<sup>68</sup> En rapport från Kulturanalys Norden pekar på att efterfrågan på kultur och kulturkonsumtionen

---

<sup>66</sup> Svensk Scenkonst 2021.

<sup>67</sup> Oron lyfts också i Svensk Scenkonst 2021.

<sup>68</sup> Studien redovisas i Kulturanalys Norden 2021.

i Norden på sikt kommer att återgå till liknande nivåer och mönster som rådde före pandemin. Forskarna som har skrivit rapporten tror också att konsumtionen av digital kultur kommer att vara högre efter pandemin än före.<sup>69</sup>

Det är svårt att förutspå hur människors kulturvanor har påverkats av pandemin. Exempelvis kan människor ha skapat nya rutiner som gör dem mindre benägna att ta del av fysisk kultur. Under pandemin har många dessutom varit hemma mer än vanligt och även för kulturintresserade kan det ta tid att förändra de vanor som de utvecklat under denna tid. Beroende på hur smittläget i Sverige och världen utvecklas kan det även finnas en oro hos vissa för att vistas i sammanhang med många människor. Särskilt bland äldre är det lätt att tänka sig att det finns en kvardröjande oro för att publika arrangemang medför smittorisker.

Inom filmbranschen har det pågått samtal om att genomföra en stor kampanj i samband med att biograferna öppnar. Syftet med kampanjen är att locka tillbaka besökare till biograferna. I linje med de tankegångarna konstaterar Svensk Scenkonst i en rapport att det finns en stor osäkerhet kring hur publiken kommer att agera efter pandemin. För att locka tillbaka publiken ser Svensk Scenkonst behov av någon typ av stimulansstöd när restriktionerna lättas.<sup>70</sup> Vi delar den bedömningen.

### Minskat resande kan påverka på kort sikt

Det är troligt att covid-19-pandemin kommer att påverka resandet både på kort och lång sikt.<sup>71</sup> På kort sikt kan Sveriges och andra länders reserestriktioner medföra att antalet utländska turister blir kvar på en lägre nivå även efter det att de restriktioner som direkt berör kulturverksamheterna lättats. Om smittläget upplevs som osäkert kan även många svenska invånare dra sig för att köpa biljetter till kulturevenemang som kräver långa resor inom Sverige. En del kulturverksamheter hade före pandemin en stor andel besökare som var tillresta från olika delar av Sverige eller från andra länder, det gäller till exempel Vasamuseet och Jamtli. För dem skulle en sådan utveckling innebära ett betydande intäktstapp. En del forskare bedömer å

---

<sup>69</sup> Kulturanalys Norden 2021.

<sup>70</sup> Svensk Scenkonst 2021.

<sup>71</sup> Se till exempel Tillväxtverket 2020.

andra sidan att en följd av pandemin kan bli ett mer hållbart resande hos svenska turister, med ökat fokus på närliggande resmål.<sup>72</sup>

### Långsiktiga beteendeförändringar är svåra att bedöma

Under pandemin har många vant sig vid att arbeta hemifrån och genomföra möten på distans. Även om det fortfarande kommer att finnas behov av att träffas fysiskt kommer de förändrade vanor som växt fram under pandemin troligtvis delvis att leva kvar. Ett sannolikt scenario är att människor i lägre grad kommer att resa långa sträckor för att genomföra arbetsmöten och att fler kommer att arbeta hemifrån några dagar i veckan.<sup>73</sup> I viss mån är det också möjligt att fler kommer att delta i konferenser på distans, vilket kan medföra färre tillfällen för spontanbesök i till exempel konsthallar eller museer. Att fler arbetar hemifrån kan även det minska antalet tillfällen för spontanbesök. Ett exempel som pekar i denna riktning är försäljningen för bokhandlare 2020. Svenska Bokhandlareföreningen har framfört till utredningen att de fysiska bokhandlare som drabbats hårdast av pandemin är de som befinner sig i centrala lägen eller i köpcentrum. Flera bokhandlare som finns nära kundernas bostäder ökade tvärtom sin försäljning under pandemin.

Även efter att restriktionerna upphävts kan det alltså dröja innan besöksnivåerna återgår till samma nivåer som före pandemin. För många kulturverksamheter skulle det innebära ekonomiska utmaningar. Att ha öppet för publik och besökare innebär kostnader som verksamheterna måste få täckning för, vilket är svårt om antalet besökare är lägre än vanligt. Många kulturverksamheter kommer dessutom att ha en utsatt ekonomisk situation till följd av pandemin. Förutsättningarna för att hantera ytterligare ekonomiska utmaningar är därför liten.

En del kulturverksamheter är säsongsberoende och drar in den största delen av sina intäkter under en viss del av året. Det handlar exempelvis om musikfestivaler men även om vissa museer som har en tydlig högsäsong under sommarmånaderna. Sommaren 2021 har för flera verksamheter fortsatt inneburit färre besökare, begränsad verksamhet och i vissa fall helt inställd verksamhet.

---

<sup>72</sup> Tillväxtverket 2020.

<sup>73</sup> Post- och telestyrelsen 2021.

Det är svårt att bedöma vilka långvariga förändringar som följer av pandemin och hur de kommer att påverka kultursektorn. Till stor del tror vi att publik och besökare även framöver i hög grad kommer att vilja mötas fysiskt och ta del av kultur. För enskilda verksamheter kan dock pandemin medföra att intäkterna förändras även långsiktigt. Till exempel kan det handla om kulturpolitiskt värdefulla verksamheter som tidigare har fått in stora intäkter från långväga besökare. Det behöver därför finnas en beredskap både hos offentliga aktörer och hos kulturverksamheter att hantera konsekvenserna av eventuella beteendeförändringar. På kort sikt bedömer vi att det behövs stimulansåtgärder för att få publiken att återvända till kulturens verksamheter.

### 2.1.16 Bedömningar

- Mot bakgrund av problem kopplade till köbildning och fortsatta intäktsbortfall finns det ett behov av återstartsstöd i form av stipendier till konstnärer samt utvecklings- och verksamhetsstöd till kulturverksamheter åtminstone ett par år efter pandemin, för att skapa goda förutsättningar för kultursektorns återstart och utveckling.
- Branschspecifika analyser av sektorns kompetensbehov bör genomföras. I pandemins kölvatten har behovet av kunskap om hur tillgång till och efterfrågan på arbetsmarknaden ser ut vad gäller olika kompetenser inom kultursektorn vuxit.
- Många av de frilansande tekniker som tidigare arbetat inom kultursektorn men som under pandemin har sökt sig till andra branscher uppger att de inte kommer att återvända till sektorn. Samtidigt är efterfrågan på ljus- och ljudtekniker stor inför återstarten av kulturlivet. Det är därför viktigt för kultursektorns återstart och utveckling att det startas utbildningar för tekniker som möter sektorns efterfrågan.
- Det kommer krävas särskilda stöd för att oetablerade och nyutexaminerade konstnärer ska kunna etablera sig på arbetsmarknaden. Under pandemin har det inte funnits praktikplatser och liknande i den omfattning det brukar göra. Därför krävs riktade insatser för att fånga upp nya konstnärer.

- Till dess att besöksantalen återgår till normala nivåer behöver det offentliga vara redo att tillföra extra resurser i syfte att säkerställa den kulturella infrastrukturens fortlevnad. Ett annat alternativ är att politiken genom subventioner eller kampanjer stimulerar efterfrågan på kulturupplevelser. En sådan satsning kan både förbättra kulturaktörernas ekonomiska möjligheter till överlevnad och bidra till ett brett deltagande i kulturlivet.

## **2.2 Positiva effekter av pandemin**

Pandemin har haft två tydliga positiva effekter på kulturektorns arbetssätt. Det handlar dels om det digitala klivet, dels om ökad horisontell och vertikal samverkan.

### **2.2.1 Utbyte och samverkan har stärkts**

Under pandemin har samarbeten och samverkan inom kulturektorn förstärkts. Det gäller dels inom olika delbranscher inom sektorn, dels gäller det mellan olika politiska nivåer och dialogen mellan sektorns aktörer, politiker och statliga myndigheter. Samverkan har också stärkts mellan olika politikområden under pandemin vilket ökar förutsättningarna att framtida insatser utformas på ett ändamålsenligt sätt.

Inom kulturområdet har dialogen och samverkan mellan kulturmyndigheterna stärkts. Inledningsvis upplevde företrädare för kulturverksamheter och konstnärer att det fanns vita fläckar när det gäller kunskapen om hur kulturektorn ser ut och fungerar. Dessa kunskapsluckor kan ha bidragit till att krisstöden initialt inte utformades på ett ändamålsenligt sätt. Under pandemin har krisstöden och kommunikationen kring dem successivt utvecklats på ett mer träffsäkert sätt.

Branschens aktörer har också hittat nya samverkansformer. Till exempel har samverkan mellan olika aktörer verksamma inom evenemangsnäringen stärkts. Organisationer som vanligtvis verkar i en kommersiell miljö har hittat samverkan med den delen av kulturlivet som är offentligt finansierad. Vidare har dialogen och utbytet mellan till exempel museer och konsertarrangörer stärkts och biografer och

streamingtjänster samarbetar kring filmvisningar.<sup>74</sup> I underlag till utredningen framgår att flera museer menar att kunskapsutbyte och dialog mellan museer – även internationellt – kunnat ske i digitala format under pandemin. Digitala konferenser och seminarier har också inneburit att fler medarbetare i den egna personalen kunnat ta del av dem.

Pandemin har även skapat möjligheter för kulturlivet att samlat möta representanter från flera politikområden för att beskriva konsekvenserna av pandemin. Kulturområdets aktörer har fått möta statsråd från flera departement under pandemin. Flera träffar har genomförts med både politiker och tjänstemän från Kultur-, Arbetsmarknads-, Social- och Näringsdepartement i olika konstellationer. Även på regional nivå finns exempel på utökad samverkan mellan kulturförvaltningar och förvaltningar inom näringslivsutveckling. På kommunal nivå finns exempel på hur politiker och tjänstemän inom till exempel socialförvaltningar och socialnämnder fått en ökad medvetenhet om den betydelse som bibliotek och andra kulturverksamheter kan ha som mötesplatser och för social inkludering.

Flera regioner och kommuner har också tagit en mer aktiv roll i konstnärspolitikerna och format olika stödinsatser. Den kulturpolitiska dialogen mellan politiker och tjänstemän på statliga, regionala och kommunala nivåer har ökat.<sup>75</sup> Regioner beskriver till exempel att de under pandemin fört en mer kontinuerlig dialog med Kulturrådet. Inspel från regionerna har även bidragit till Kulturrådets arbete med kristöden, däribland genom att tydliggöra vilka delar av kulturlivet som varit mest utsatta.<sup>76</sup>

Vi bedömer att en stärkt dialog mellan både politikområden och de olika politiska nivåerna ökar förutsättningarna för att insatser utformas på ett ändamålsenligt sätt.

---

<sup>74</sup> Sjöström, E. 2021.

<sup>75</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>76</sup> Statens kulturråd 2021.

## 2.2.2 Det digitala kulturutbudet har ökat

På en mängd olika sätt har kulturverksamheter tagit stora kliv för att tillgängliggöra sin verksamhet via digitala kanaler. Det har varit bland annat digitala konstvernissager, poddar och guidade museivisningar. Därutöver har många konserter, scenkonstföreställningar, samtal och debatter genomförts online. De kulturverksamheter som har haft möjlighet har tillgängliggjort sin verksamhet digitalt och därigenom skapat en tillgång till kultur även under pandemin (se exempel i kapitel 6). Det har funnits förhoppningar om att digitalt tillgängliggjord kultur ska bidra till att nå nya målgrupper, men i dagsläget finns indikationer på att så inte är fallet (se avsnitt 4.8.3). De digitala insatserna har också medfört en verksamhets- och kompetensutveckling för kulturverksamheterna. Det finns emellertid hinder för att möjligheterna med den digitala utvecklingen fullt ska kunna tas till vara. Däribland att det i dagsläget saknas affärsmodeller som möjliggör att ett digitalt förmedlat kulturutbud går runt ekonomiskt och utmaningar med att bredda deltagandet (se avsnitt 3.4.1 och 4.8.3).

## 2.2.3 Bedömningar

- Under pandemin har samverkan mellan kultursektorn och berörda aktörer förstärkts både horisontellt och vertikalt. Sådan samverkan kan bidra till måluppfyllelse inom kulturområdet och den bör utvecklas ytterligare.
- Satsningar behöver göras för att kulturverksamheters digitala arbete under pandemin ska kunna tas till vara och utvecklas.

## 2.3 Lärdomar av statens och andra länders hantering av pandemin

Flera insatser har genomförts för att hantera de konsekvenser pandemin inneburit för kultursektorn. Utifrån de insatser som gjorts i Sverige och andra närliggande länder har vi identifierat ett antal lärdomar som är viktiga att beakta såväl vid en framtida kris som vid utformandet av insatser för kultursektorns återstart och utveckling.

### 2.3.1 Svenska krisinsatser har genomförts i flera steg

Staten har genomfört olika typer av insatser för att hantera pandemins konsekvenser för kultursektorn. Det handlar dels om generella åtgärder som stöd till företagare och lättnader i arbetslöshetsförsäkringens villkor, dels om riktade åtgärder för att specifikt möta problemen inom kulturområdet. En kartläggning från Myndigheten för kulturanalys visar att de riktade åtgärderna inom kulturområdet kan delas in i tre kategorier. Det har handlat om ekonomiskt riktade åtgärder, åtgärder för att skaffa eller förmedla kunskap och åtgärder för att behålla och främja ett kulturutbud även under pandemin. Den här typen av åtgärder har i olika utsträckning genomförts på såväl statlig som kommunal och regional nivå.<sup>77</sup>

Den 20 mars 2020 presenterade regeringen det första av flera stöd-paket till kultursektorn. Totalt uppgick dessa till nära 2,5 miljarder kronor under 2020 (se tabell 2.2). Under det första halvåret av 2021 har ytterligare drygt 3,85 miljarder kronor avsatts för insatser inom det kulturpolitiska området (se tabell 2.3). Insatser har hanterats av organ som Kulturrådet, Filminstitutet, Konstnärsnämnden och Författarfonden och stöd har riktats mot såväl institutioner som enskilda konstnärer. Bland dessa kan nämnas stöd till offentligt finansierade institutioner vars intäkter uteblivit, stipendium till enskilda konstnärer och kompensation vid inställda eller uppskjutna evenemang. Stöd har även riktats till samisk kultur genom Sametinget.

Under pandemin har staten också tillfört medel till regional kulturverksamhet genom kultursamverkansmodellen och till verksamheter i Region Stockholm som står utanför modellen. Det generella statsbidraget till regioner och kommuner har också stärkts. Under 2020 beslutade riksdagen om tillskott på 21 miljarder med anledning av pandemin. En permanent ökning av statsbidraget med 12,5 miljarder och ytterligare 10 respektive 5 miljarder under 2021 och 2022 har också aviserats.<sup>78</sup> Det är upp till kommunerna och regionerna att bestämma hur de vill använda medlen. Det saknas emellertid uppgifter om hur stor del av medlen som gått till kultur.

En första kartläggning av pandemins effekter på kultursektorn som genomförts av Myndigheten för kulturanalys visar att majori-

---

<sup>77</sup> I en första delredovisning av uppdraget från regeringen att göra en översyn av effekterna inom kulturområdet med anledning av pandemin har Myndigheten för kulturanalys kartlagt offentliga åtgärder som vidtagits under pandemin.

<sup>78</sup> Regeringen 2020.



teten av regionerna under 2020 har genomfört insatser för kulturen utifrån befintlig budget.<sup>79</sup> Insatserna har bland annat innefattat tidigare utbetalningar av verksamhetsbidrag, förlängda projektbidrag och stöd för omställning av verksamhet. Av våra intervjuer framgår det att regionernas insatser under pandemin har skiljt sig åt. Myndigheten för kulturanalys pekar även på en stor variation mellan olika kommuners hantering av pandemins konsekvenser.<sup>80</sup>

Såväl statlig som regional och, i viss mån, även kommunal nivå har vidare avstått från att kräva tillbaka pengar från stödmottagare även om de på grund av pandemin inte kunnat genomföra verksamhet i enlighet med ansökningar. Till skillnad från insatser på statlig och regional nivå som främst har varit fokuserade på det fria professionella kulturlivet och det institutionsbaserade kulturlivet har insatser på kommunal nivå också prioriterat civilsamhällets aktörer. Insatserna verkar således delvis ha kompletterat varandra.<sup>81</sup> Myndigheten för kulturanalys pekar samtidigt på att det finns utrymme för en förstärkt dialog mellan de olika nivåerna samt anledning att göra ansvarsfördelningen dem emellan mer explicit utifrån det gemensamma syftet att dämpa pandemins konsekvenser på kulturområdet.<sup>82</sup>

---

<sup>79</sup> Under 2020. I ett par regioner har det tillförts extra medel utöver ordinarie budget, enligt Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>80</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021. Se till exempel Svensk biblioteksförerings rapport *Biblioteken och pandemin* där det framkommer stora skillnader i hur kommunerna hanterat folkbiblioteken under pandemin.

<sup>81</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>82</sup> *Ibid.*

Tabell 2.2 Statliga krisstöd inom kulturområdet år 2020

Myndighet	Belopp (miljoner)	Insats	När
Kulturrådet	335	Kompensation vid uteblivna eller uppskjutna evenemang.	Vår/sommar
	15	Stöd till scenkonstallianserna	Vår/sommar
Filminstitutet	50	Stöd	Vår/sommar
Konstnärsnämnden	90	Stipendier	Vår/sommar
Författarfonden	10	Stipendier	Vår/sommar
Statligt stödda kulturinstitutioner	319	Kompensation för uteblivna intäkter	Vår/sommar
Kulturrådet	150	Stöd till regional och lokal kultur	Vår/sommar
Kulturrådet	400	Kompensation vid uteblivna eller uppskjutna evenemang	Höst/vinter
	<80	Stöd till arrangemang av kultur under smidsskyddsåren	Höst/vinter
	371	Stöd till särskilda behov i kulturlivet	Höst/vinter
	20	Stöd till scenkonstallianserna	Höst/vinter
	10	Stöd till centrumbildningarna	Höst/vinter
Filminstitutet	375	Kompensation för inkomstbortfall och merkostnader med mera	Höst/vinter
Konstnärsnämnden	200	Stipendier	Höst/vinter
Författarfonden	30	Stöd till enskilda författare och andra litterära upphovsmän	Höst/vinter
Bildupphovsrätt	10	Förstärkning av individuell visningsersättning	Höst/vinter
Sametinget	4	Stöd till samisk kultur	Höst/vinter
<b>Totalt</b>	<b>2 469</b>		

Källa: Uppgifter från Regeringskansliet.

Tabell 2.3 Statliga krisstöd inom kulturområdet år 2021 (första halvåret)

Myndighet	Belopp (miljoner)	Insats	När
Kulturrådet	150	Kompensation vid uteblivna eller uppskjutna evenemang.	Vinter
	400	Stöd till särskilda behov i kulturlivet	Vinter
Filminstitutet	250	Stöd till filmbranschen	Vinter
Konstnärsnämnden	154	Stipendier	Vinter
Författarfonden	20	Stipendier	Vinter
Sametinget	4	Stöd till samisk kultur	Vinter
Kulturrådet	150*	Stöd till regional och lokal kultur	Vinter
Statens konstråd	25	Inköp av konst	Vinter
Moderna museet	25	Inköp av konst	Vinter
Kulturrådet	150	Kompensation vid uteblivna eller uppskjutna evenemang	Vinter
	228	Stöd till särskilda behov i kulturlivet	Vinter
Filminstitutet	60	Stöd till svensk film, i huvudsak till området spridning och visning	Vinter
Konstnärsnämnden	50	Stipendier	Vinter
Författarfonden	10	Stipendier	Vinter
Sametinget	2	Stöd till samisk kultur	Vinter
Nämnden för hemslöjdsfrågor	2	Stöd till hemslöjdsområdet	Vår/sommar
Riksantikvarieämbetet	20	Stöd till ideellt kulturarvsarbete	Vår/sommar
Vissa statligt finansierade kulturinstitutioner	124,6	Kompensation för uteblivna intäkter	Vår/sommar
Kulturrådet	826	Stöd till särskilda behov i kulturlivet	Vår/sommar
	40	Stöd till regional och lokal kultur	Vår/sommar
	10	Stöd till Musikalliansen	Vår/sommar
Filminstitutet	212	Stöd	Vår/sommar
Konstnärsnämnden	158	Stipendier	Vår/sommar
Författarfonden	30	Stipendier och ersättningar	Vår/sommar
Sametinget	4	Stöd till samisk kultur	Vår/sommar
Kulturrådet	300	Stöd till särskilda behov i kulturlivet	Vår/sommar
	158	Former för stöd ännu inte beslutat	Vår/sommar
	23	Stöd till regional kulturverksamhet	Vår/sommar
	17	Stöd till scenkonstallianserna	Vår/sommar
	15	Stöd till centrumbildningarna	Vår/sommar
Filminstitutet	124	Stöd	Vår/sommar
Konstnärsnämnden	92	Stipendier	Vår/sommar
Författarfonden	18	Stipendier	Vår/sommar
Sametinget	3	Stöd till samisk kultur	Vår/sommar
<b>Totalt</b>	<b>3 854,6</b>		

I tabellen redovisas de krisstöd som aviserats inom kulturområdet det första halvåret 2021.

\*Totalt tillförs 300 miljoner till kultursamverkansmodellen varav 150 miljoner utgör en permanent förstärkning.

Källa: Uppgifter från Regeringskansliet.

Utöver de stöd som redovisas i tabellerna har även andra typer av insatser genomförts. Statliga myndigheter och institutioner har exempelvis omfördelat befintliga resurser. Konstnärsnämndens medel till bland annat internationella resor delades i stället ut som extra arbetsstipendier. I stället för de ordinarie stöd som pausats under pandemin har Filminstitutet delat ut stöd för utveckling av filmprojekt. Kulturrådet och Filminstitutet var även snabba med att införa flexibla lösningar för beviljade medel, redan innan de tilldelades uppdraget att fördela krisstöd.<sup>83</sup>

Vidare har vägledande insatser vidtagits för att hjälpa konstnärer och andra verksamma inom kultursektorn att ansöka om stöd och förstå vid vilken myndighet de ska söka. Olika kartläggande insatser har också aviserats löpande under pandemin. I november tillsattes ett sakråd där arrangörer från bland annat kultursektorn deltagit i dialog med regeringen om publikfrågor.<sup>84</sup> Flera myndigheter har även fått i uppdrag att utvärdera de åtgärder som vidtagits. I december 2020 tillsatte regeringen denna utredning som ska lägga fram förslag för kulturens återstart.

### 2.3.2 Insatser har varit nödvändiga

Av våra intervjuer och rapporter från stödgivande aktörer framgår att de statliga krisstöd som riktats specifikt till kultursektorn har haft en stor betydelse för sektorn under pandemin. I Kulturanalys Nordens kartläggning av de nordiska ländernas insatser beskrivs de som nödvändiga och mer träffsäkra än de generella krisstöden.<sup>85</sup> Kulturrådet beviljade under 2020 totalt 1 172 miljoner i krisstöd. Det motsvarar en beviljandegrad på 41 procent av det sökta beloppet för de som beviljats Kulturrådets krisstöd under året. Störst del av krisstöden gick till musik- och scenkonstområdena som är mer beroende av en fysiskt närvarande publik än andra konstområden. Av Konstnärsnämndens krisstipendier gick flest stipendier till konstnärer inom musikområdet 2020. Det var något fler män (53 procent) än

---

<sup>83</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>84</sup> Regeringen 2020b.

<sup>85</sup> Stora krisstöd har presenterats i alla de nordiska länderna, utom Island som i stället satsat på generella ordningar för mindre och medelstora företag. Finland uppfattas till skillnad från Sverige, Norge och Danmark ha avsatt mindre krisstöd till kulturen och satsat mindre på kompensationsordningar för professionella kulturproducenter, distributörer och arrangörers förlorade intäkter. Se vidare i Kulturanalys Norden 2021.

kvinnor (47 procent) som sökte stipendierna. Konstnärsnämnden har ingen förklaring till detta.<sup>86</sup>

Bland de svarande i den enkätundersökning som Scen & Film genomförde i maj 2021 uppger fler kvinnor än män i gruppen yrkesverksamma inom scen- och filmområdet att de har beviljats stöd eller bidrag i någon form under pandemin. Det tycks dock inte gälla företagsstöden (omställningsstöd och omsättningsstöd) där andelen män är högre. Bland de svarande som anger att de mottagit stöd har över hälften beviljats bidrag från Konstnärsnämnden. Detta ligger i linje med att en större del av de svarande är konstnärligt verksamma. De som arbetar inom administrativa yrken har beviljats bidrag från Kulturrådet och kommunala stöd. Svarande som är verksamma inom tekniska yrken har erhållit stöd från Kulturrådet, näringsstöd i olika former samt annat stöd. Sammantaget med stipendier och krisstöd från annat håll uppges stöden under pandemin ha varit helt avgörande för Scen & Films medlemmar att kunna stanna kvar i sitt yrke men även för att kunna betala hyra och andra räkningar.<sup>87</sup>

Vidare bedömer Kulturrådet att det regionala krisstödet har träffat de regionala kulturverksamheter som hade störst ekonomiska behov. Stödet bedöms ha bidragit till stabilitet och fortsatt verksamhet, samt i viss mån möjliggjort för regionala verksamheter att behålla och skapa nya arbetstillfällen för fria aktörer under 2020 samt i olika omfattning, både digitalt och fysiskt, kunna nå prioriterade målgrupper som exempelvis barn och unga.<sup>88</sup> Regionerna har själva genomfört krisinsatser riktade till det fria kulturlivet och arrangörsledet, verksamheter som i huvudsak ligger utanför kultursamverkansmodellen och därigenom inte omfattas av Kulturrådets regionala krisstöd.<sup>89</sup> För de kommunala insatserna saknas ännu en större kartläggning. Av en mindre studie av nio kommuner som Myndigheten för kulturanalys gjort framgår det dock att endast större kommuner haft möjlighet att införa särskilda stöd till konstnärlig och kulturell verksamhet. Det är främst i de större städerna som särskilda pandemi-stöd har införts.<sup>90</sup> Av Kulturrådets tre krisstöd stod Stockholmsregionen vidare för 34 procent av det totala antalet beviljade ansök-

---

<sup>86</sup> Konstnärsnämnden 2021b.

<sup>87</sup> Scen & Film 2021.

<sup>88</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021. För mer om kommunernas och regionernas insatser för kultursektorn under pandemin samt de statliga insatserna för lokal och regional kultur, se Myndigheten för kulturanalys 2021 och Statens kulturråd 2021.

<sup>89</sup> Statens kulturråd 2021.

<sup>90</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

ningar.<sup>91</sup> Det är framför allt i de större städerna som de stora kulturverksamheterna finns, flest konstnärer är verksamma och där har också krisen slagit hårdast.

Kulturområdet har under pandemin även omfattats av åtgärder inom andra politikområden. Det handlar till exempel om stöd till föreningslivet genom ett tillfälligt organisationsbidrag och ökade anslag till allmänna samlingslokaler. Flera näringspolitiska och arbetsmarknadspolitiska åtgärder har också genomförts för att möta konsekvenserna av krisen. I december 2020 beskrev finansminister Magdalena Andersson att kultursektorn (Kultur, nöje och fritid) fått mest stöd per anställd (86 905 kronor) bland de utsatta branscherna. Det permitteringsstöd som infördes i mars 2020 har utgjort den viktigaste generella stödordningen,<sup>92</sup> där staten täcker en del av arbetsgivarens lönekostnader för personal som under en period går ned i arbetstid.

### 2.3.3 Insatserna har successivt anpassats efter kultursektorns behov

Samtidigt som flera av de insatser som genomförts under pandemin har varit nödvändiga för kultursektorns överlevnad framgår det från flera håll att insatserna inte har varit tillräckligt anpassade efter kultursektorns förutsättningar och behov. Det gäller i synnerhet de generella insatserna (se avsnitt 2.3.4), men även delar av de kulturpolitiska åtgärderna, och särskilt de åtgärder som vidtogs inledningsvis under pandemin.

Kulturrådet har under pandemin delat ut mest stöd till kultursektorn. Myndigheten beskriver att regeringens stödpaket endast lindrat krisens effekter, trots sin storlek.<sup>93</sup> Sökta belopp har i flera sökombgångar kraftigt överstigit vad myndigheten kunnat fördela. Den stora mängden sökande konstnärer och kulturaktörer beskrivs dessutom, i underlag från flera bidragsgivande myndigheter, visa hur pandemin slagit hårt i en redan svår ekonomisk situation (se avsnitt 3.3).<sup>94</sup>

---

<sup>91</sup> Statens kulturråd 2021.

<sup>92</sup> Kulturanalys Norden 2021.

<sup>93</sup> Statens kulturråd 2021.

<sup>94</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

Utformningen av de kulturpolitiska insatserna anpassades över tid till kulturområdets förutsättningar.<sup>95</sup> Konstnärsnämndens första krisstipendium skulle exempelvis styrkas med skriftliga underlag, men inom vissa kulturområden är muntliga överenskommelser vanligt förekommande, däribland inom bild- och formområdet. Där ökade också antalet sökande till det andra krisstipendiet, då kravet frångicks.<sup>96</sup>

Under den första omgången krisstöd till kulturaktörer och arrangörer beviljade Kulturrådet enbart stöd till uppskjutna eller inställda arrangemang och uppdrag. Men inför hösten 2020 fick myndigheten även i uppdrag att fördela ekonomiskt stöd för särskilda behov i kulturlivet. Därmed omfattades även aktörer som drabbats av inställd internationell verksamhet och yrkesgrupper som inte kunde söka vårens stöd. Genom stödet för särskilda behov kunde också stödföretag som bokare, tekniker och leverantörer av teknik inkluderas. Dessa aktörer utgjorde hösten 2020 hälften av dem som sökte stödet.<sup>97</sup>

Flera stödgivande myndigheter beskriver hur bidrag under pandemin kommit att fördelas till aktörer som är nya för det offentliga stödsystemet. Att kulturpolitiken tar ansvar för dessa aktörer visar deras kulturpolitiska värde. Det handlar till exempel om privata arrangörer som inte har någon offentlig grundfinansiering. Även de regionala och kommunala kulturförvaltningarna har fått ökad kontakt med nya aktörer.<sup>98</sup>

### **2.3.4 De generella insatserna har inte varit tillräckligt anpassade efter kulturen**

Myndigheten för kulturanalys beskriver hur såväl statliga som regionala och kommunala insatser gradvis har utvecklats från mer akuta insatser till insatser av mer långsiktig och specifik karaktär. I Sverige har de statliga insatserna i första hand genomförts som korrigeringar eller komplement till tidigare åtgärder, bland annat till följd av att kulturens aktörer inte tillräckligt nåtts av generella stöd.<sup>99</sup>

---

<sup>95</sup> Ibid.

<sup>96</sup> Konstnärsnämnden 2021b.

<sup>97</sup> Statens kulturråd 2021.

<sup>98</sup> Ibid.

<sup>99</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

Av våra intervjuer och underlag som utredningen tagit del av framgår en tydlig bild av hur aktörer i kultursektorn haft svårt att ta del av de generella stöden. I en undersökning av Musikcentrum Riks från oktober 2020 uppger 49 procent av nära 1 000 svarande musiker att de inte sökt några covid-19-relaterade stöd medan 17 procent hade sökt men inte fått stöd.<sup>100</sup> Initialt utformades även vissa av lättnaderna av regelverken inom trygghetssystemen på ett sätt som inte var ändamålsenligt utifrån vad insatserna syftade till att uppnå i relation till yrkesverksamma inom kulturområdet (se avsnitt 3.3.4).

Av de generella stöd som införts under pandemin har flera riktats till egenföretagare, vilka utgör en stor del av kulturfältet. Samtidigt har det under krisen blivit tydligt hur företags- och näringslivsstöd inte varit anpassade efter egenföretagande konstnärer och andra yrkesverksamma i kultursektorn.<sup>101</sup> Till exempel omfattade permitteringsstödet enbart företagare med aktiebolag, medan många företag inom kultursektorn är enskilda firmor. Därutöver har få egenföretagande konstnärer höga fasta kostnader och kunde därför inte få det omställningsstöd som regeringen införde tidigt i krisen.

I november 2020 infördes ett omsättningsstöd till enskilda näringsidkare som uttryckligen var ägnat att hjälpa enskilda firmor inom de mest drabbade branscherna till exempel inom kulturen.<sup>102</sup> Finanspolitiska rådet är kritiskt till att omsättningsstödet infördes sent eftersom enskilda företagare ofta har små marginaler och är personligen ansvariga för företagets skulder. Liknande stöd infördes i Norge och Danmark redan våren 2020.<sup>103</sup> För många av sektorns företag var stödet också verkningslöst. Stödet krävde först en omsättning på minst 200 000 kronor (som sedan sänktes till 180 000 kronor) för 2019 samt relativt regelbundna inkomster under året, vilket de flesta konstnärer med enskild firma inte har.

Flera av stöden till företag var inte heller anpassade till evenemangsnäringsen, för vilka restriktionerna för allmänna sammankomster och offentliga tillställningar i praktiken fungerade som ett näringsförbud. En stor del av företagen inom kultur, nöje och evenemang har ojämn fakturering och omsättningsstödet beräknades endast mot intäkterna för två specifika månader 2019, i stället för att beräknas som en andel av årsomsättningen. Därutöver förutsatte

---

<sup>100</sup> Musikcentrum Riks 2020.

<sup>101</sup> Kauraisa, P. och Granditsky, D. 2020.

<sup>102</sup> Ibid.

<sup>103</sup> Finanspolitiska rådet 2021.



stöd kopplade till lånegarantier och uppskjutna skatter att företagen i fråga hade intäkter, vilket evenemangsnäringens företag inte hade.

Genom det nedstängningsstöd som infördes senare under pandemin skulle stöd kunna betalas ut till företag som varit förhindrade att bedriva verksamhet till följd av restriktioner. Företag kunde få ersättning för upp till 100 procent av de fasta kostnaderna, inklusive lönekostnader. Tillsammans med det evenemangsstöd på 3 miljarder kronor som går att söka 10 augusti–31 december 2021 kan de ekonomiska riskerna för företag i kultursektorn potentiellt minska. Evenemangsstödet ska vara sökbart för arrangörer vars evenemang inte kan genomföras eller måste begränsas i stor utsträckning till följd av restriktioner. Staten kan då täcka upp till 70 procent av de kostnader som inte täcks av intäkter eller andra stöd.<sup>104</sup> Liknande stöd har även aviserats i exempelvis Finland och Nederländerna.

Det är för tidigt att utvärdera hur evenemangsstödet fungerar. Vad gäller nedstängningsstödet kan dock konstateras att utformningen av förordningen för detta stöd har försvårat för kulturföretag att nyttja det. Så länge kulturföretagen har haft någon publik alls har de inte betraktats som nedstängda i förordningens mening, trots att kulturverksamheterna upplever att en deltagarbegränsning på åtta personer, som gällde delar av pandemin, i praktiken innebar att de blev nedstängda av staten.

En lärdom som kan dras av pandemin är att insatser och medföljande stödordningar som syftar till att nå kultursektorns aktörer i större utsträckning måste anpassas efter sektorns förutsättningar och villkor. Det krävs en förståelse för kulturföretagens villkor (inklusive konstnärer med enskild firma) inom till exempel social-, arbetsmarknads- och näringspolitiken, samt en ökad kunskap och samverkan mellan olika politikområden, kulturpolitikens aktörer och branschorganisationer.

Bristande information, kompetens och kapacitet hos de sökande har även lyfts som möjliga förklaringar till varför mindre aktörer inom kultursektorn, i såväl Sverige som i övriga Norden, inte sökt eller fått stöd.<sup>105</sup> Det har också funnits vissa oklarheter i kultursektorn om hur möjligheterna att kombinera stöd från flera olika bidragsgivare har sett ut.

---

<sup>104</sup> Regeringen 2021c.

<sup>105</sup> Kulturanalys Norden 2021.

I en norsk studie framkommer att andelen enskilda konstnärer och andra yrkesverksamma i kultursektorn som mottagit offentligt krisstöd i maj och september 2020 var 15 respektive 22 procent. Över hälften uppgav att de i stället för krisstöd hade använt sparade medel för att överleva.<sup>106</sup> I Sverige har olika vägledande insatser vidtagits av exempelvis regioner och statliga myndigheter som besvarat frågor från kulturaktörer och inrättat olika former för rådgivning, som företagsjourer och företagslotsar.<sup>107</sup> För att stöd ska nå ut är kännedom om insatserna och ansökningsprocessen central, i synnerhet i de fall när nya grupper är i behov av stöd.

### 2.3.5 Kultursektorn är ett ekosystem

En lärdom som kan dras av pandemin är att kultursektorn är ett ekosystem. Sektorns olika delar hänger samman, och det finns ömse-sidiga beroenden mellan de offentliga, privata och ideella verksamheterna i systemet som är viktiga att beakta. Till exempel har en frilansande konstnär inte sällan uppdragsgivare inom alla dessa tre sfärer. Arrangörsledet och olika stödföretag spelar vidare en stor roll för möjligheten till kulturell och konstnärlig verksamhet.

Kultursektorns beroende av de offentliga stödsystemen har kraftigt förstärkts under pandemin, och så även betydelsen av kulturpolitiken.<sup>108</sup> För att bidra till ett levande kulturliv framöver, och stärka kultursektorns beredskap inför framtida kriser, behövs såväl rena återstartsstöd som mer långsiktiga kulturpolitiska insatser som kan stärka sektorns ekonomiska förutsättningar. Vid framtida kriser är det viktigt att insatserna från början baseras på ett helhetsperspektiv där också behoven från aktörer som vanligtvis inte mottar offentliga bidrag omfattas av de offentliga insatserna.

Kunskap om kultursektorn och hur dess ekosystem fungerar bör tas fram kontinuerligt. Det är nödvändigt med löpande analysarbete och forum för att utveckla och öka kunskapen om sektorn för att i framtiden utforma ändamålsenliga insatser från start. Den norska motsvarigheten till svenska Kulturrådet inledde tidigt under pandemin ett samarbete med analysföretaget Menon Economics som tillsammans med Centre for Creative Industries vid Handelshøyskolen BI

---

<sup>106</sup> Ibid.

<sup>107</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>108</sup> Kulturanalys Norden 2021.

kontinuerligt analyserat krisens konsekvenser för kultursektorn. Det norska Kulturrådet har även utlyst medel till forskningssatsningen *Digital kultur, estetiske praksiser* som undersöker krisens påverkan på digital produktion.<sup>109</sup> I Finland stödjer det kulturpolitiska forskningscentret Cupore projekt som utreder pandemins konsekvenser.<sup>110</sup> I Sverige har motsvarande uppdrag getts till flera myndigheter.<sup>111</sup> Det kunskapsbyggande arbetet är viktigt, inte minst som utgångspunkt för framtida insatser.

### 2.3.6 Det behövs ökad begriplighet, tydlighet och transparens

Många har ifrågasatt utformningen av de restriktioner som i mars 2020 infördes mot allmänna sammankomster och offentliga tillställningar. Verksamma i kultursektorn ifrågasatte varför restriktionerna gällde kulturell verksamhet men inte till exempel köpcentrum eller restauranger. Ett exempel som lyfts var att en restaurang kunde rymma 120 personer men att endast 50 personer tilläts vid ett framträdande på scenen. Ett annat exempel var när Folkhälsomyndigheten i december 2020 rekommenderade kommunerna att stänga folkbibliotekens lokaler för allmänheten, i strid mot bibliotekslagen. Rekommendationen drogs senare tillbaka.

Den pandemilag som började gälla den 10 januari 2021 skapade mer tydlighet och transparens, men inom kultursektorn lyftes att restriktionerna hade kunnat vara mer konsekventa och tydliga även efter det. Möjligheten till framförhållning inom kulturområdet har, som inom många andra områden, varit begränsad under pandemin. Regeringens plan för avveckling av restriktioner, vilken presenterades i slutet av maj 2021, var därför efterlängtd. Flera inom kultursektorn har pekat på andra länder, däribland Danmark och Norge, som presenterade liknande planer tidigare.

I enlighet med planen skedde lättnader av restriktionerna sommaren 2021 men delar av kultursektorn upplevde en fortsatt osäkerhet inför hösten, eftersom det var oklart huruvida deltagarbegränsningarna skulle tas bort i september som planerat.<sup>112</sup> Detta föranledde en debatt om fördelarna respektive nackdelarna med införandet av krav

---

<sup>109</sup> Kulturrådet Norge 2021.

<sup>110</sup> Statsrådet 2021.

<sup>111</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>112</sup> SVT Nyheter 2021.

på vaccinpass eller ett negativt PCR-test för att få delta vid allmänna sammankomster eller offentliga tillställningar. Frågan låg i augusti 2021 på Socialdepartementets bord, men blev mindre aktuell när regeringen i september 2021 meddelade att deltagarbegränsningarna skulle tas bort enligt plan.

Betydelsen av att hantera kriser som en pandemi på ett begripligt, tydligt och transparent sätt är en viktig lärdom att ta med sig för att minska osäkerheten och möjliggöra planering för berörda aktörer. Detta är nödvändigt att beakta, inte minst vid återstarten. Vi menar att även om en pandemilag hade funnits på plats redan när pandemin bröt ut hade restriktioner för att hindra smittspridning kunnat utformas på ett sätt som varit mer gynnsamt för kultursektorn.

### 2.3.7 Stöd för utveckling och återstart behövs även under en kris

Pandemin har i perioder inneburit en nästintill nedstängning av stora delar av kulturlivet. Inledningsvis präglades insatser av en akut karaktär med fokus på att snabbt dämpa konsekvenserna av den inställda verksamheten. Det finns emellertid exempel på insatser senare under krisen som syftat till att behålla och främja ett kulturliv även under pandemin. Här kan nämnas Kulturrådets stöd för särskilda behov i kulturlivet.<sup>113</sup> Hösten 2020 meddelades även att Filminstitutets krisstöd delvis skulle fördelas för att stimulera produktion av svensk film under pandemin.<sup>114</sup>

Under våren 2021 föreslog regeringen att medel skulle avsättas som vid sidan av kulturlivets överlevnad även syftade till att utgöra en förutsättning för ”planering och produktion inför en återstart”.<sup>115</sup> Det statliga evenemangsstödet kan även ge incitament att planera och genomföra nya evenemang framöver.

På regional nivå har ordinarie stipendier gjorts om för att fler ska få ta del av till exempel arbetsstipendier samt produktions- och projektstöd. Regioner har också gjort inköp av offentlig konst för att stötta konstnärer och konsthantverkare.<sup>116</sup> I vissa regioner har så kallade

---

<sup>113</sup> Statens kulturråd 2021.

<sup>114</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>115</sup> Regeringen 2021b.

<sup>116</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021. På statlig nivå har regeringen gett i uppdrag till Statens konstråd och Moderna Museet att öka statens inköp av samtida konst 2021.

hemmaresidens utlysts för att ge kulturutövare möjlighet till fortsatt verksamhet.<sup>117</sup>

Det finns även i andra länder exempel på insatser för att stimulera planering och genomförande av kulturevenemang under och efter krisen. I Kulturanalys Nordens rapport framgår exempelvis hur de norska insatserna hösten 2020 kom att utvecklas från att kompensera för förluster vid inställda arrangemang till att kompensera för förluster vid genomförda arrangemang. Ett stimulansstöd infördes i Norge hösten 2020 för att ge incitament för att planera och genomföra evenemang.<sup>118</sup> Stödet dubblerades våren 2021 efter ett stort antal sökande, där avslagen mött kritik från kulturlivet.<sup>119</sup> I Danmark lanserades en aktivitetsfond sommaren 2020 för att möjliggöra för konstnärliga aktiviteter och projekt samt en särskild stödsats för oetablerade konstnärer, och större aktivitetsstöd infördes hösten 2020 för att möjliggöra genomförandet av nya eller planerade kulturaktiviteter.<sup>120</sup>

### Andra länder har främjat utveckling och innovation under pandemin

Krisen har för vissa i kultursektorn inneburit en möjlighet att tänka om och tänka nytt. Det finns i andra länder flera exempel på insatser som vidtagits för att stödja och främja detta. I Norge avsattes exempelvis 30 miljoner norska kronor i början av krisen för att stimulera utforskandet av nya sätt att skapa och förmedla kultur.<sup>121</sup> Finlands kultur- och vetenskapsinstitut lanserade i mars 2020 projektet *Together alone* för att stödja konstnärer och bidra till ett fortsatt internationellt samarbete där experimentella och innovativa projekt uppmuntrades söka.<sup>122</sup> Kaaithater i Bryssel utgör ett exempel på en institution som i stället för att vända sig till digitala lösningar under pandemin inledde ett projekt där en grupp konstnärer valdes ut för att experimentera och utveckla nya sätt att arbeta med konst i en tid utan möjlighet till levande publik.<sup>123</sup> Inom projektet *A fair new world?!*

---

<sup>117</sup> Se till exempel Region Värmland 2020 och Region Dalarna 2021.

<sup>118</sup> Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>119</sup> Kulturdepartementet Norge 2021.

<sup>120</sup> Kulturanalys Norden 2021.

<sup>121</sup> Kulturrådet Norge 2021b.

<sup>122</sup> Finlands kultur- och vetenskapsinstitut 2020.

<sup>123</sup> Kaaithater 2021.

har Flanders Arts Institute integrerat aspekter som inkludering och hållbarhet i hanteringen av pandemins konsekvenser.<sup>124</sup> I det finska programmet för hållbar tillväxt görs även en satsning på de kreativa branscherna.<sup>125</sup> Vidare har Skottland satsat på en utveckling av den digitala kompetensen och kapaciteten i kultursektorn genom programmet *The Creative Digital Initiative*,<sup>126</sup> och i Tyskland stödjer *Neustart Kultur* en bredd av projekt där även det fria kulturlivet har kunnat söka stöd, för att fortsätta arbeta och vidareutveckla projekt.<sup>127</sup>

Inför återstarten och vid framtida kriser ser vi ett värde av att möjligheten till utveckling beaktas när olika insatser utformas. Genom insatser som främjar nyskapande och nytänkande behöver pandemin inte bara innebära en kris för kultursektorn utan även en möjlighet till utveckling.

### Breddad finansiering i andra länder

Vid sidan av offentliga insatser finns i andra länder även exempel på hur stiftelser och fonder riktat insatser till kultursektorn under pandemin. I mars 2020 presenterade exempelvis det finska kulturdepartementet, centret för konstfrämjande Taika och flera privata stiftelser 1,5 miljoner euro i krisstöd till kultursektorn.<sup>128</sup> I Danmark lanserades under försommaren 2020 projektet *Sammen om kunsten* där det danska kulturministeriet gick samman med Statens kunstfond och ett antal privata fonder för att stötta utvecklingen av nya metoder och konstnärliga format under pandemin. En bredd av innovativa projekt och nya former för samarbeten har uppkommit, bland annat för att nå nya grupper.<sup>129</sup>

### Återstartssatningar i andra länder

På samma sätt som den svenska regeringen tillsatt den här utredningen har flera andra länders regeringar tillsatt arbetsgrupper eller gett myndigheter i uppdrag att ta fram förslag till återstarts-

---

<sup>124</sup> Flanders Art Institute 2021.

<sup>125</sup> Statsrådet 2021.

<sup>126</sup> Scottish Government 2021.

<sup>127</sup> Staatsministerin für Kultur und Medien 2021.

<sup>128</sup> Kulturanalys Norden 2021.

<sup>129</sup> Kulturministeriet 2021; Seismonaut 2021.

åtgärder.<sup>130</sup> Vissa städer och regioner har även tagit fram egna planer för kulturens återstart.<sup>131</sup>

Flera länder har aviserat insatser för att främja kulturverksamheters återstart. Det handlar bland annat om stöd för återstart, garantier för inställda evenemang och marknadsföringskampanjer. I Finland planeras en fond för kulturen samt de kulturella och kreativa näringarna som den finska staten är beredd att tillföra kapital till.<sup>132</sup>

Bland de åtgärder som redan genomförts finns flera exempel där incitament har riktats till publiken och till dem som tar del av kultur. Redan sommaren 2020 införde Danmark rabatterade priser till museer, teatrar och andra kulturupplevelser. Köpenhamn upplevde då en kraftig ökning av besökare till kommunens konsthall och museer.<sup>133</sup> I New South Wales i Australien kan invånarna över 18 år genom initiativet *Dine & Discover* ansöka om värdecheckar för bland annat kultur-evenemang. Liknande initiativ har tagits i exempelvis Frankrike, där landets artonåringar får 300 euro att använda för kultur.<sup>134</sup>

Även enskilda städer har tagit initiativ för att starta upp kulturlivet igen efter pandemin. Inför sommaren 2021 arbetade Reykjavík för att skapa en attraktiv sommarstad genom att bland annat ge stöd till olika evenemang och projekt.<sup>135</sup> I Sydney och New York har initiativ tagits för att uppmuntra liveframträdanden och evenemang i städerna genom projekten *Play the City* respektive *NY PopsUp*.<sup>136</sup> I Tyskland lanserades inför sommaren 2021 programmet *Kultursommer 2021* där städer kunde få stöd för att genomföra olika kultur-evenemang.<sup>137</sup>

---

<sup>130</sup> Se till exempel Mennta- og menningarmálaráðuneytið 2020, Kulturanalys Norden 2021, Kulturministeriet 2021b, Statsrådet 2021, Kulturdepartementet Norge 2021b.

<sup>131</sup> I Sverige har exempelvis 21 förslag lagts fram för att underlätta en nystart av kulturlivet i Stockholm efter pandemin, se Sjöström, E. 2021. I Storbritannien har bland annat Liverpool utvecklat en femårig plan för stadens kulturliv och City of London har flera förslag presenterats för den kreativa sektorn. Liverpool City Region 2021; City of London 2021.

<sup>132</sup> Statsrådet 2021.

<sup>133</sup> Kulturanalys Norden 2021; Sjöström, E. 2021.

<sup>134</sup> NSW Government 2021; Ministère de la culture 2021.

<sup>135</sup> City of Reykjavík 2021.

<sup>136</sup> Create NSW 2021; New York State 2021.

<sup>137</sup> Bundesregierung 2021.

### 2.3.8 Bedömningar

- För att bidra till ett levande kulturliv framöver och stärka kultursektorns beredskap inför framtida kriser behöver kulturpolitiska insatser beakta sektorns långsiktiga ekonomiska förutsättningar. Vidare bör krisinsatser utformas utifrån ett helhetsperspektiv där också aktörer som är viktiga för kultursektorn men inte vanligtvis mottar offentliga bidrag omfattas av insatserna.
- Kunskap om kultursektorn och hur dess ekosystem fungerar bör tas fram kontinuerligt för att stärka hållbarheten i kultursektorn och för att säkerställa ändamålsenliga insatser från start vid en eventuell ny kris.
- Vid eventuella framtida kriser bör det säkerställas att kultursektorns förutsättningar beaktas vid utformandet av insatser. Det krävs en förståelse och ett stöd för konstnärer och kulturföretag inom till exempel social-, arbetsmarknads- och näringspolitiken samt en ökad kunskap och samverkan mellan olika politikområden, kulturpolitikens aktörer och branschorganisationer.
- Vid sidan av de insatser som gjorts för kulturlivets överlevnad är det angeläget att insatser görs för att säkerställa ett kulturliv även i kris. Exempel från andra länder visar hur insatser kan utformas för att stimulera utveckling och innovation även under en kris. Det är också viktigt med insatser för att stimulera konsumtion och att få publiken att återvända.



# 3 Utvecklingsområden för självständighetsmålet

I detta kapitel redovisar vi utredningens analys av vilka hinder som finns för en återstart av kulturlivet i relation till självständighetsmålet och våra bedömningar om hur dessa problem bör hanteras.

## 3.1 Självständighetsmålet

Kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund.<sup>1</sup>

Kulturens oberoende är en viktig aspekt av självständighetsmålet och handlar om att yttrandefriheten ska värnas, att det är konstnärer och kulturskapare, inte politiker, som ska avgöra vad som är kvalitet på kulturområdet och att det ska finnas utrymme för konst och kultur som inte kan utvecklas på marknadens villkor. Det sistnämnda är nära kopplat till kulturens ekonomiska villkor.

Självständighetsmålet handlar också om kulturens utveckling och kvalitet. För att möjliggöra utveckling och en mångfald av kulturuttryck behövs såväl offentliga kulturinstitutioner som det fria kulturlivet och kultur som bedrivs i ideell och privat regi. Det behöver också finnas förutsättningar för nya aktörer att etablera sig och för internationellt utbyte och samverkan mellan kulturaktörer.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Prop. 2009/10:3.

<sup>2</sup> Ibid.

### 3.2 Kulturens ekonomiska villkor

En förutsättning för att det ska finnas ett levande kulturliv är att människor och organisationer har möjlighet att ägna sig åt att producera, förvalta och tillgängliggöra konst och kultur. Museer, konserthus, bibliotek och andra kulturverksamheter måste ha resurser för att bedriva sin verksamhet. Inte minst måste bildkonstnärer, författare, historiker, skådespelare, arkivarier och alla andra yrkesgrupper som utgör grunden i dessa verksamheter kunna försörja sig på sitt arbete. På detta sätt är ekonomiska resurser och villkor avgörande för att de kulturpolitiska målen ska kunna uppnås.

Konstnärer och kulturverksamheter kan finansiera sin verksamhet på olika sätt. Vissa kan bedriva sin verksamhet helt på kommersiella villkor. Andra kan inte helt finansiera sin verksamhet genom intäkter från försäljning, även om verksamheten har ett stort kulturellt eller konstnärligt värde. Många kulturverksamheter och konstnärer finansierar sin verksamhet genom en kombination av offentligt stöd och intäkter från försäljning.<sup>3</sup> Men inom vissa områden är verksamheten i det närmaste helt offentligt finansierad. Det gäller exempelvis bibliotek och den offentliga arkivsektorn.

För att kunna säkerställa det oberoende och den mångfald som krävs för att uppnå kulturpolitikens mål kompletterar den offentliga kulturpolitiken marknaden genom ekonomisk bidragsgivning.<sup>4</sup> Det innebär inte att kultur med kommersiell bärkraft inte bidrar till konstens frihet och oberoende, men att den kultur som överlever på en marknad behöver kompletteras med kultur som inte bär sig kommersiellt. Offentlig finansiering kan även vara ett sätt att tillgängliggöra konst och kultur för en större del av befolkningen, eftersom individens kostnad för att ta del av verksamheten då kan minska. Ett exempel på en sådan insats är fri entré vid centrala museer.

I propositionen *Tid för kultur* underströk regeringen att det är kulturpolitikens uppgift att bidra till att det finns ekonomiska och andra förutsättningar för skapande verksamhet som annars inte skulle komma till uttryck – inte minst när det gäller förutsättningar för förnyelse och utveckling av kulturen.<sup>5</sup> En del i detta ansågs vara att verka för goda villkor för de professionella kulturskaparnas konstnärliga arbete. Regeringen utvecklar hur detta kan göras i sin skrivelse

---

<sup>3</sup> SOU 2018:23.

<sup>4</sup> Prop. 2009/10:3.

<sup>5</sup> Ibid.

*Politik för konstnärers villkor* som överlämnades till riksdagen 2021. I skrivelsen lyfts områden som upphovsrätt, skäligen ersättningar till konstnärer, MU-avtalets<sup>6</sup> efterlevnad och digitaliseringens effekter på konstnärers villkor fram som viktiga att stärka och följa.<sup>7</sup>

Vilken kulturverksamhet som kan bedrivas på kommersiell grund är inte statistiskt utan efterfrågan förändras över tid – både vad gäller genrer och aktörer. Den kommersiella och den offentligt finansierade kulturen samspelar med varandra. Ett exempel är att det inom filmen och scenkonsten är vanligt att kulturutövare omväxlande arbetar inom kommersiellt driven verksamhet respektive offentligt finansierad verksamhet.<sup>8</sup> Även offentligt finansierad kulturverksamhet är dessutom ofta kommersiell i den meningen att en del av intäkterna kommer från försäljning. Det är viktigt att goda förutsättningar finns både för helt kommersiell och för offentligt finansierad kultur.

Covid-19-pandemin och de restriktioner som den har medfört har skapat en akut ekonomisk kris för kulturen (se kapitel 2). Men faktum är att det redan före pandemin pågick en latent lågintensiv ekonomisk kris inom den del av kulturlivet som är beroende av offentlig finansiering. De offentliga stöden ökar långsammare än kostnaderna, vilket har lett till en kronisk underfinansiering av kulturverksamheter med offentlig finansiering. Denna problematik beskriver vi under nästa rubrik. Därefter beskriver vi de ekonomiska villkoren för konstnärer och andra aktörer i kulturens ekosystem. Vi resonerar sedan kring regioners och kommuners ekonomiska utrymme framöver och samspelet mellan stat, regioner och kommuner. Till sist beskriver vi kulturverksamheternas möjligheter till breddad finansiering.

### 3.2.1 Stöden till kulturen har urholkats

Myndigheten för kulturanalys har i flera år pekat på att finansieringen av kultursektorn är ett hinder för möjligheterna att uppnå de kulturpolitiska målen.<sup>9</sup> I linje med det har i stort sett samtliga aktörer som vi har intervjuat beskrivit att de ekonomiska villkoren för många delar av kultursektorn varit svåra redan före pandemin. Det gäller allt från stora institutioner till små fristående arrangörs-

<sup>6</sup> Innebörden av MU-avtalet framgår i avsnitt 3.6.4.

<sup>7</sup> Skr. 2020/21:109.

<sup>8</sup> Se till exempel Myndigheten för kulturanalys 2021.

<sup>9</sup> Se till exempel Myndigheten för kulturanalys 2020.

föreningar och enskilda konstnärer. Många beskriver en utveckling där de ekonomiska villkoren har försämrats under en längre tidsperiod. Sammantaget bedömer vi att bristerna i de grundläggande ekonomiska förutsättningarna kraftigt försvårat för kulturverksamheterna att hantera de ekonomiska utmaningar som pandemin har fört med sig.

Under de senaste 5–10 åren har det pågått en diskussion kring de ekonomiska förutsättningarna för länsteatrar och regionala museer. Myndigheten för kulturanalys har undersökt länsteatrarnas ekonomiska villkor och kommit fram till att de ekonomiska stöden till dem urholkats över tid på grund av att lönekostnaderna ökar i snabbare takt än de offentliga bidragen.<sup>10</sup> Samtidigt visar en tidigare studie att många länsteaterchefer upplever att deras uppdrag blivit mer omfattande över tid.<sup>11</sup>

De regionala museernas svåra ekonomiska situation har uppmärksamats allt mer under senare år, inte minst av Läns museernas Samarbetsråd. I januari 2021 publicerade Riksantikvarieämbetet en översyn av de regionala museernas förutsättningar. Av översynen framgår att det råder en obalans mellan de offentliga medel som tilldelas de regionala museerna och de uppdrag som de förväntas uppfylla.<sup>12</sup> Rapporten visar även att antalet anställda vid regionmuseerna minskat över tid och att det behövs en stabil basfinansiering för samlingsförvaltning.<sup>13</sup>

År 2020 visade Sveriges Museers rapport *Museer under press* att så många som hälften av museerna i Sverige hade sämre ekonomiska förutsättningar 2020 jämfört med 2019.<sup>14</sup> Rapporten bygger på en enkät till alla typer av museer. Enligt de museer som svarat på enkäten beror de ekonomiska utmaningarna på en urholkning av anslagen som pågått under många år.<sup>15</sup> Ekonomiska svårigheter tycks alltså inte gälla bara regionmuseer utan även andra typer av museer.

I skriftliga svar på de frågor som vi ställt i våra intervjuer beskriver många museer urholkningen av deras finansiering som en stor utmaning. Både Riksantikvarieämbetet och Sveriges Museer beskriver i sina rapporter att museernas förutsättningar för en aktiv för-

---

<sup>10</sup> Myndigheten för kulturanalys 2017.

<sup>11</sup> Myndigheten för kulturanalys 2014.

<sup>12</sup> Riksantikvarieämbetet 2021b.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Sveriges Museer 2020.

<sup>15</sup> Ibid.

valtning av samlingarna är dåliga. Enligt den statliga Arkivutredningen är också arkivsektorn underfinansierad, vilket även gäller de enskilda arkiven.<sup>16</sup>

Grundproblemet med urholkade anslag för regionala teatrar, museer och andra offentliga kulturinstitutioner är att de årliga uppräkningsarna av de offentliga anslagen över tid inte täcker upp för kostnadsökningarna. På statlig nivå finns dessutom flera anslag där det inte alls sker någon årlig uppräknings som kompenserar för samhällets kostnadsutveckling och löneökningar, vilket beror på att staten inte tillämpar pris- och löneomräkning för anslagen. Det handlar till stor del om anslag som används för bidrag till det fria kulturlivet och enskilda konstnärer, men årlig uppräknings sker inte heller för de statliga bidragen inom filmområdet.

Avsaknaden av pris- och löneomräkning på bidragsanslagen medför att de bidrag som betalas ut till konstnärer och kulturaktörer urholkas.<sup>17</sup> I linje med det menade den konstnärspolitiska utredningen att avsaknaden av årlig uppräknings medför risk för att konstnärers ersättning och löner successivt pressas nedåt. De föreslog därför att alla konstnärrelaterade anslag bör omfattas av pris- och löneomräkning.<sup>18</sup> Vi delar denna bedömning och menar dessutom att det effektivitets- och produktivetskrav som är kopplat till pris- och löneomräkningen skapar problem för kultursektorn, som har begränsade möjligheter till effektivisering.

### 3.2.2 Förstärkta anslag är ett steg i rätt riktning

Från och med 2021 har regeringen förstärkt flera anslag med totalt 80 miljoner kronor i syfte att förbättra villkoren för konstnärer. Bland annat förstärktes anslaget för de stipendier och bidrag till konstnärer som fördelas av Konstnärsnämnden och Författarfonden. Även Kulturrådets anslag för det fria kulturlivet inom musik, scenkonst samt bild och form förstärktes.<sup>19</sup> En förstärkning av nämnda anslag skedde även budgetåret 2018.<sup>20</sup> Sett till de senaste fem åren har utvecklingen för dessa anslag därmed varit gynnsam.

---

<sup>16</sup> SOU 2019:58.

<sup>17</sup> Konstnärsnämnden 2021d; Svenska Filminstitutet 2021; Statens kulturråd 2021c; Sveriges författarfond 2021.

<sup>18</sup> SOU 2018:23.

<sup>19</sup> Prop. 2020/21:1, utgiftsområde 17.

<sup>20</sup> Prop. 2017/18:1, utgiftsområde 17.

Förstärkningarna är positiva för möjligheterna att uppnå de kulturpolitiska målen. Det krävs dock djupare undersökningar för att klargöra vad dessa förstärkningar innebär. Är de ur ett längre tidsperspektiv att betrakta som en ambitionshöjning eller handlar det om en kompensation som återställer anslagen till en tidigare nivå efter långvarig urholkning? Det ska även tas med i beräkningen att anslaget för stipendier och bidrag till konstnärer har upphört att pris- och löneomräknas från och med 2017.<sup>21</sup> För att motverka framtida urholkning av kultursektorns finansiella villkor krävs kontinuerliga uppräknings- eller förstärknings- av anslagen. Utan sådana uppräknings- eller förstärknings- kommer förutsättningarna för den delen av kultursektorn som är beroende av offentlig finansiering att försämrats år för år.

Covid-19-pandemin har inneburit en ekonomisk utmaning som ytterligare försvagat kulturverksamheternas ekonomi. För att få tillbaka kultursektorn till samma nivå som före pandemin behöver de statliga insatserna förstärkas under ett antal år. För att åtgärda de grundläggande problemen med de ekonomiska villkoren inom kultursektorn krävs långsiktiga åtgärder.

### 3.2.3 Kommuner och regioner står inför ekonomiska utmaningar

Av den offentliga finansieringen av kultur står kommunerna för 40 procent och regionerna för 15 procent. Den största enskilda delen av regionernas kulturutgifter är finansiering av scenkonst- och musikverksamhet. Den största posten i kommunernas kulturbudgeter är bibliotek, men även kulturskolor är en stor budgetpost.<sup>22</sup> Både regioner och kommuner ger i varierande grad stöd till scenkonst- och musikinstitutioner, museer, aktörer inom det fria kulturlivet, folkbildning och ideella kulturföreningar. Kommunerna är också viktiga för kultursektorn som beställare av offentlig konst inom ramen för enprocentsregeln och som inköpare av scenkonst- och musikföreställningar till skolor och förskolor. Neddragningar av kommuners och regioners budgetar kan alltså påverka många delar av kultursektorn. Det märks också i våra intervjuer. Aktörer av olika storlek, inom olika kulturområden och i såväl offentlig, privat som ideell regi uttrycker en oro

---

<sup>21</sup> SOU 2018:23.

<sup>22</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020b.

för att kommuners och regioners ekonomiska utmaningar ska leda till att deras verksamhet får försämrade ekonomiska förutsättningar.

### **Regionernas och kommunernas utgifter för kultur har ökat de senaste tio åren**

Åren 2010–2019 ökade utgifterna för kultur på samtliga politiska nivåer. Procentuellt sett ökade utgifterna mest på regional nivå. Ökningarna gäller både räknat i kronor och i relation till antalet invånare. Även när utvecklingen justeras för samhällets kostnadsökningar med hjälp av konsumentprisindex har utgifterna ökat på samtliga politiska nivåer.<sup>23</sup>

Den positiva bilden av samhällets kulturutgifter kan framstå som märklig i relation till vad vi skrivit i föregående avsnitt om att kulturverksamheternas ekonomi urholkas eftersom kostnaderna ökar snabbare än de offentliga anslagen. En förklaring till den motsägelsefulla bilden är att konsumentprisindex inte är anpassat till verksamheter vars kostnader framför allt består av löner. Om utvecklingen skulle ha beräknats med löneprisindex som mått skulle utvecklingen sett annorlunda ut.<sup>24</sup>

En annan anledning till att de offentliga utgifterna för kultur ökar samtidigt som kulturverksamhetens ekonomiska utrymme urholkas kan vara att bidrag riktas till andra kulturverksamheter än tidigare.

### **Regionernas och kommunernas ekonomiska förutsättningar ser bättre ut än före pandemin**

Samtidigt som det offentligas utgifter för kultur har ökat har det under flera år funnits en oro för att kommuners och regioners kulturutgifter kan komma att minska framöver. År 2019 bedömde Finansdepartementet att kommunerna och regionerna 2026 skulle ha ett finansieringsgap på cirka 90 miljarder kronor. Finansieringsgapet är skillnaden mellan den utgiftsnivå som kommuner och regioner kan ha med dagens skattesats och den utgiftsnivå som krävs för att bibehålla en oförändrad standard i välfärden.<sup>25</sup> Med välfärd avser Finans-

---

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> Myndigheten för kulturanalys 2017.

<sup>25</sup> Regeringen 2019.

departementet i första hand hälso- och sjukvård, socialtjänst och utbildning inom skolväsendet.<sup>26</sup> Sedan Finansdepartementets analys presenterades 2019 har regeringen förstärkt statsbidragen vilket har bidragit till att minska gapet. Men det beräknas fortfarande finnas ett stort gap.<sup>27</sup>

De ekonomiska utmaningar som kommuner och regioner står inför lyftes före pandemin fram som något som kan påverka kultursektorns ekonomiska villkor.<sup>28</sup> I sin senaste ekonomiska rapport ger dock Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) en mer positiv bild än tidigare av de ekonomiska förutsättningarna för kommuner och regioner 2021–2024. Under 2020 gick regionerna och kommunerna sammantaget med plusresultat. Detta beror till stor del på ökade statliga bidrag på grund av covid-19-pandemin. Särskilt för regionerna finns dock fortsatt ekonomiska utmaningar.<sup>29</sup>

Innan pandemin bedömde SKR att kommunerna riskerade att gå med stora underskott redan 2021,<sup>30</sup> men i den senaste ekonomirapporten bedömer SKR att kommunerna kommer ligga på positivt resultat hela perioden 2021–2024 även utan ytterligare statsbidrag eller höjda skatter. För regionerna är prognosen något sämre, och SKR bedömer att regionerna riskerar att gå med underskott 2024. Även där är bedömningen dock betydligt mer positiv än före pandemin. För att nå SKR:s önskvärda resultat om två procents överskott i kommuner och regioner krävs ökade statsbidrag eller andra åtgärder inför 2024, både för kommuner och regioner.<sup>31</sup>

En anledning till den mer positiva bedömningen av kommuners och regioners förutsättningar är att Statistiska centralbyråns (SCB) befolkningsprognos förändrats. Det finns fortfarande en demografisk utmaning i att en allt större del av befolkningen är 80 år eller äldre. Däremot väntas befolkningen i åldrarna 0–19 år att minska kommande år, vilket på kort sikt är positivt för kommunernas och regionernas ekonomi. På längre sikt finns dock fortfarande ekonomiska utmaningar för både kommuner och regioner. Det finns också osäkerheter i kalkylen som bland annat har att göra med konjunkturutvecklingen och i hur hög grad regionernas och kommunernas

---

<sup>26</sup> Finansdepartementet 2019.

<sup>27</sup> Finansdepartementet 2021.

<sup>28</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020.

<sup>29</sup> Sveriges Kommuner och Regioner 2021.

<sup>30</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2019.

<sup>31</sup> Sveriges Kommuner och Regioner 2021.



verksamheter påverkats av pandemin på längre sikt, till exempel i form av vårdskuld.

Givet de osäkerheter som finns för kommunernas och regionernas ekonomiska förutsättningar finns all anledning att följa utvecklingen framöver. Det gäller såväl de generella ekonomiska förutsättningarna som utvecklingen av kulturutgifterna. Risken att besparingskrav hos regioner och kommuner även drabbar stödet till kultursektorn är överhängande. I en undersökning som Riksteatern gjorde i mars 2021 svarade 42 procent av de tillfrågade kommunala kulturpolitikerna att generella besparingskrav i deras kommun sannolikt skulle påverka anslagen för kultur.<sup>32</sup>

### 3.2.4 Flernivåstyret skapar osäkerhet kring kulturens finansiering

Till skillnad från många andra ansvarsområden som ligger på regioner och kommuner har de inga lagliga krav på sig att bedriva eller stödja kulturverksamhet, med undantag för biblioteks- och arkivverksamhet. En farhåga är därför att framtida besparingskrav kommer att drabba kultursektorn särskilt hårt.

Ansvarsfördelningen mellan stat, regioner och kommuner när det gäller kultur är inte tydligt reglerad.<sup>33</sup> En fråga som många aktörer ställer sig är hur staten skulle agera i en situation där regionala och kommunala neddragningar av stöd till kulturen får tydlig påverkan på kulturlivet.

En utveckling i riktning mot de nationella kulturpolitiska målen är i hög grad beroende av de insatser som görs av regioner och kommuner. Inte minst gäller det delmålet om att alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet. Undersökningar visar att deltagandet redan i dag skiljer sig beroende på bostadsort och att kulturutbudet i lands- och glesbygdskommuner i hög grad är beroende av ett fåtal aktörer.<sup>34</sup> Om regioner och kommuner minskar sitt stöd till kulturen drabbar det bland annat invånarnas möjlighet att delta i kulturlivet. Troligtvis skulle det drabba invånare i lands- och glesbygdskommuner särskilt hårt.

---

<sup>32</sup> Riksteatern 2021.

<sup>33</sup> De olika nivåernas ansvarsområden beskrivs övergripande i SKR:s kulturpolitiska positions-papper från 2015 men dokumentet är inte bindande. Se vidare avsnitt 1.5.

<sup>34</sup> Myndigheteten för kulturanalys 2019, 2020c.

Staten har hittills agerat på olika sätt när det gäller statliga insatser i relation till kommuners och regioners ansvarstagande för kultur. Inom kultursamverkansmodellen har Kulturrådet tillämpat en princip för fördelning av statliga verksamhetsbidrag som innebär att om regioner minskar sina verksamhetsbidrag minskar även staten sitt verksamhetsbidrag i motsvarande grad.<sup>35</sup> I andra fall har regeringen genomfört särskilda satsningar för att stärka kulturverksamhet som bedrivs i kommunal regi, till exempel *Stärkta bibliotek* och de statliga insatserna för den kommunala kulturskolan. Gemensamt för båda dessa satsningar är att regeringen vill främja befolkningens tillgång till och deltagande i dessa kulturverksamheter.<sup>36</sup>

### **Det är oklart vilken politisk nivå som tar ansvar för det ideella kulturlivet**

Flera av de aktörer vi intervjuat menar att samordningen mellan stat, regioner och kommuner behöver förbättras. Aktörer inom det ideella kulturlivet upplever att det har funnits en informell ansvarsfördelning mellan de politiska nivåerna, där kommuner historiskt tagit ett ansvar för finansieringen av kulturföreningar, till exempel lokala arrangörer och amatörverksamheter, men att detta inte är lika tydligt i dag. En del aktörer inom det ideella kulturlivet upplever att kommunerna har ökat sitt stöd till professionella kulturverksamheter och enskilda kulturutövare på bekostnad av stödet till det ideella kulturlivet. Det saknas dock underlag som visar att de kommunala insatserna för det ideella kulturlivet generellt har minskat. Det som går att belägga statistiskt är att det kommunala stödet till studieförbund har minskat över tid.<sup>37</sup>

Av våra intervjuer framgår att det finns kulturaktörer inom det civila samhället som upplever att deras verksamhet inte värderas i kulturpolitiska sammanhang. De upplever att den ideella kulturverksamheten inte bereds plats på nationell nivå. Den regionala nivån ska samråda med civilsamhället i samband med att den regionala kulturplanen tas fram, men statliga bidrag inom kultursamverkansmodellen

---

<sup>35</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2019b.

<sup>36</sup> Prop. 2017/18:1; prop. 2017/18:164.

<sup>37</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020b.

tilldelas i regel inte de ideella aktörerna.<sup>38</sup> I våra intervjuer har det också framkommit att det ideella kulturlivets struktur är dåligt anpassad till den regionala kulturpolitiken. På lokal nivå finns ofta starka föreningar och på nationell nivå finns i vissa fall riksorganisationer. På den regionala nivån däremot är organiseringen generellt svagare för den ideella kultursektorn, vilket försvårar medverkan i processer kring regionala kulturplaner.

### Många påtalar att kultursamverkansmodellen bör utvecklas

En viktig del i dagens kulturpolitiska flernivåstyre är kultursamverkansmodellen (se avsnitt 1.5). Kultursamverkansmodellen har berörts i många av våra intervjuer, och den absolut vanligaste frågan som tas upp är behovet av stärkt finansiering och uppräkningskostnader som täcker kostnadsökningar. Denna problematik har vi beskrivit i avsnitt 3.2.1.

Kultursamverkansmodellen bygger på samverkan mellan statlig, regional och kommunal nivå. Företrädare från flera regioner har framfört att samverkan mellan statlig, regional och kommunal nivå behöver utvecklas. Under pandemin finns exempel på att detta skett, till exempel genom att Kulturrådet har haft tätare kontakt med regionerna. Av våra intervjuer och när vi deltagit i kulturpolitiska möten har det framgått att det hos regionerna finns önskemål om att den täta dialogen fortsätter efter pandemin. Företrädare för regionerna önskar dessutom i högre grad vara en part i utvecklingen av statliga kulturpolitiska satsningar.

Vad gäller kultursamverkansmodellen har Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) identifierat behov av att skapa större samsyn mellan statlig och regional nivå, både vad gäller långsiktiga ambitioner och vad gäller vilka principer som ska gälla om någon av parterna förändrar omfattningen av sin finansiering inom kultursamverkansmodellen.<sup>39</sup> SKR vill också se en utveckling med mer diskussion mellan nationella och regionala politiker samt att regeringen avgör de ekonomiska ramarna för respektive region.<sup>40</sup>

---

<sup>38</sup> Den regionala kulturplanen är en plan för den regionala kulturverksamheten i en region. Kulturplanen utgör underlag till Statens kulturråd för fördelning av de statliga kulturmedlen inom kultursamverkansmodellen men är i de flesta regioner även ett strategiskt dokument för kulturverksamhet som inte tilldelas statliga bidrag.

<sup>39</sup> Sveriges Kommuner och Regioner 2020.

<sup>40</sup> Ibid.

Andra aktörer tar på olika sätt upp frågan om innehållet i kultursamverkansmodellen. Ett exempel är den ideella kultursektorn, vars kritik vi beskriver under föregående rubrik. Flera aktörer lyfter också behovet av regionala konsulentfunktioner för till exempel amatörkultur, hembygdsgrändar eller kommunala kulturskolor. Filmområdets förutsättningar inom kultursamverkansmodellen har också varit föremål för diskussion och utredningar. I en utvärdering har Myndigheten för kulturanalys beskrivit att det är otydligt huruvida professionell filmproduktion får finansieras inom kultursamverkansmodellen, och myndigheten har rekommenderat regeringen att tydliggöra detta.<sup>41</sup> Flera regioner har framfört att det vore bättre om statliga bidrag som fördelas till kommuner i stället skulle fördelas genom kultursamverkansmodellen. Enligt våra intervjuer och en tidigare utredning ser kommuner inte något problem med att statliga bidrag riktar sig direkt till kommuner.<sup>42</sup>

Sedan kultursamverkansmodellen infördes 2011 har den utvärderats och granskats vid flera tillfällen.<sup>43</sup> Det pågår i dag en diskussion mellan regionerna, berörda myndigheter och regeringen om hur modellen fungerar och kan utvecklas. Givet de synpunkter vi har tagit del av tycker vi att det är viktigt att den diskussionen fortsätter och att kultursamverkansmodellen med jämna mellanrum ses över av en oberoende aktör.

### 3.2.5 Breddad finansiering kan stärka kultursektorns förutsättningar

Som ett komplement till offentligt stöd, ideella insatser och intäkter för varor och tjänster (till exempel biljettintäkter) har kultursektorn länge arbetat för att bredda sin finansiering genom till exempel samarbeten med näringslivet, sponsring och donationer. Under pandemin uteblev intäkter från sponsorer i samband med inställda evenemang medan vissa verksamheter kunde fortsätta samla in kompletterande finansiering i form av donationer från mecenater.<sup>44</sup>

Sponsringen av offentligt finansierad kultur är mycket liten. år 2013 uppgick den endast till 1 procent av samhällets totala utgifter

<sup>41</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020d.

<sup>42</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2019b.

<sup>43</sup> Se till exempel Myndigheten för kulturanalys 2013; riksdagens kulturutskott 2015; Ds 2017:8; Sveriges Kommuner och Landsting 2019b; Statens kulturråd 2021d; Projekt Nexus 2021.

<sup>44</sup> Detta har framgått av våra intervjuer med företrädare för kultursektorn.

för kultur.<sup>45</sup> Skattelagstiftningen har lyfts fram som ett hinder för sponsring av kulturverksamhet.<sup>46</sup> Sponsring innebär att det alltid måste finnas en tydlig motprestation – i annat fall anses det vara en gåva som inte är avdragsgill. Det är dock ibland svårt att fastställa en motprestation när ett företag sponsrar ett kulturevenemang.

Framför allt är det större festivaler eller välbesökta kulturinstitutioner med väletablerade varumärken som har de största möjligheterna att vidga finansieringen med hjälp av sponsring.<sup>47</sup> Mindre kulturverksamheter har däremot sällan samma exponeringsyta och därmed inte samma möjligheter att attrahera näringslivets intresse. Näringslivets intressen värnar inte heller per automatik kulturens mångfald.

På statlig nivå finns Kulturbryggan, som är ett alternativ och komplement till andra offentliga bidragsgivare, och som har i uppdrag att främja förnyelse och utveckling inom kulturområdet. I skrivande stund arbetar Kulturbryggan med att utveckla ett program för att finansiera initiativ som kan öka den privata finansieringen till kultursektorn. Allmänna Arvsfonden och Postkodlotteriet är viktiga finansiärer vars stöd riktas till barn och unga samt till kultur med sociala ändamål, men de kan inte ge stöd till vilken kulturverksamhet som helst. Dessutom har det framförts till utredningen att lotterilagstiftningen hindrar många verksamheter att få bidrag via lotterimedel. Det gäller exempelvis kulturinstitutioner som drivs i bolagsform. Givet det borde lagstiftningen ses över och moderniseras.

Breddad finansiering kan även uppnås via mecenater, det vill säga privatpersoner som genom sitt företagande eller genom andra inkomstkällor stöttar kulturlivet. Detta gäller även stiftelser och fonder som delar ut pengar till kultur, och vars kapital kommer från näringslivet och privatpersoner. Till skillnad från länder som till exempel Danmark, Finland, USA, Nederländerna och Storbritannien är stiftelser och fonder med syfte att dela ut bidrag till kultur ovanliga i Sverige, vilket vi utvecklar nedan.<sup>48</sup> Under pandemin har det i andra länder funnits exempel på stiftelser och fonder som har riktat krisstöd till kultursektorn (se avsnitt 2.3.5). Exempelen visar att breddad finansiering genom stiftelser och fonder kan vara ett komplement till offentlig finansiering och därigenom bidra till ökad hållbarhet för kultursektorn.

---

<sup>45</sup> Myndigheten för kulturanalys 2013b.

<sup>46</sup> Myndigheten för kulturanalys 2013b.

<sup>47</sup> Ibid.

<sup>48</sup> Här syftar vi på stiftelser som används för att lämna bidrag till kultur. Däremot är det relativt vanligt att kulturinstitutioner ägs eller drivs av stiftelser.

## Kulturstiftelser kan spela en större roll för kulturlivet i Sverige

Vår genomlysning har visat att kultursektorn är underfinansierad. Det finns ett behov av nya finansieringsformer som kan komplettera de offentliga stöden och samtidigt garantera kulturens oberoende. En modell för hur en sådan finansieringsstruktur skulle kunna se ut återfinns i Sverige inom forskningsområdet, där offentlig finansiering kompletteras med medel från stiftelser. De stora fördelarna med stiftelser är att stadgarna styr utdelningen av medel, vilket bidrar till att forskningen kan vara oberoende och att fondering av medel kan garantera avkastning över mycket lång tid.

I Sveriges grannländer Danmark och Finland är kulturstiftelser av stor betydelse, inte bara för kulturlivets finansiering utan också för dess oberoende och mångfald.<sup>49</sup> I Sverige har kultur traditionellt inte ingått i de allmännyttiga ändamål som är skattebefriade enligt skattelagstiftningen. Stiftelser har därför tidigare bara kunnat ge stöd till kulturverksamhet om den syftat till att uppnå något av de allmännyttiga ändamålen.

År 2014 ändrades skattelagstiftningen så att kultur nu inkluderas i definitionen av allmännyttiga ändamål.<sup>50</sup> Med några få undantag<sup>51</sup> innebar förändringen i sig dock inte att nya stiftelser för kultur etablerades. En möjlig förklaring till detta är att vi i Sverige saknar tradition av kulturstiftelser. Av våra intervjuer framgår också att det råder förvirring om vilka regler som gäller för kulturstiftelser. Redan under 1990-talet fanns en uttalad mening i riksdagen att staten inte skulle bilda nya stiftelser. Ett av argumenten var att staten då gav ifrån sig makten att styra över pengarna. Statlig verksamhet bedrivs till stor del i myndighetsform<sup>52</sup>, varvid kraven på offentlighet och insyn och på tydliga ansvarskedjor tillgodoses.<sup>53</sup> Sedan stiftelselagen kom till är det inte heller längre möjligt att bilda nya statliga stiftelser till vilka stiftarna regelbundet behöver tillskjuta medel, så kallade anslagsstiftelser.<sup>54</sup>

---

<sup>49</sup> Andersson, M. 2021; Säätiöt ja rahastot 2021.

<sup>50</sup> Inkomstskattelagen (SFS 1999:1229); prop. 2013/14:1.

<sup>51</sup> Our Story – The Robert Weil Family Foundation som bildades 2014 och Prinsessan Estelles kulturstiftelse som bildades 2019.

<sup>52</sup> Inom scenkonstområdet bedrivs däremot huvuddelen av statens egen verksamhet i aktieföretagsform.

<sup>53</sup> Prop. 2009/10:175.

<sup>54</sup> Skatteverket 2021.

Det finns exempel på att stiftelser kan spela en viktig roll för utvecklingen av kultur i Sverige. Ett sådant exempel är Stiftelsen Framtidens kultur som mellan 1994 och 2011 delade ut medel till nyskapande kultur med medel från de avvecklade löntagarfonderna.<sup>55</sup> Redan från början var det bestämt att stiftelsens medel skulle användas upp och att stiftelsen sedan skulle läggas ned. Ett försök att ersätta Framtidens kultur har gjorts genom att inrätta Kulturbryggan, som är en bidragsgivande instans inom Konstnärsnämnden, men med Kulturbryggan läggs ansvaret för att bredda finansieringen i dagsläget på enskilda kulturaktörer.

I bland annat Finland har man utvecklat system med matchad finansiering, där privata investeringar i stiftelser matchas av medel från staten. Enligt våra intervjuer har det finska systemet dels varit ett sätt att få den statliga finansieringen att räcka längre, dels skapat incitament för privatpersoner och företag att bidra till stiftelserna. Liknande exempel finns även i Skottland och Nederländerna. I Skottland uppmantras samarbeten mellan näringslivet och kultursektorn genom *The Culture & Business Fund Scotland*, där investeringar matchas med offentliga medel för finansiering av olika kulturaktiviteter.<sup>56</sup> Med ett sådant system är det inte upp till kulturverksamheterna att hitta privata delfinansierare till sina projekt, utan privat delfinansiering finns inbyggd i systemet. Vi bedömer att det vore intressant att undersöka möjligheterna att etablera ett liknande system med matchad finansiering i Sverige utan att för den skull statliga anslagsstiftelser behöver bildas.

### 3.2.6 De ekonomiska förutsättningarna för svensk filmproduktion behöver stärkas

Enligt regeringen bör Sverige vara ett attraktivt inspelningsland för svenska och utländska produktioner.<sup>57</sup> Under pandemin har dock restriktioner och resebegränsningar förändrat förutsättningarna för svensk filmproduktion. Branschorganisationen Film- & TV-Producenterna beskriver hur pandemin fört med sig ökade kostnader i produktion och minskade intäkter. Enligt Filminstitutet har pandemin urholkat bolagen från ett redan utsatt läge. Precis som många andra

---

<sup>55</sup> Kindstrand, G. 2009.

<sup>56</sup> Culture & Business Fund Scotland 2021.

<sup>57</sup> Prop. 2015/16:132.

anslag för statliga bidrag inom kulturområdet saknar Filminstitutets stöd årlig uppräknig.<sup>58</sup>

Filmproduktionskostnaderna har stigit i flera år samtidigt som snittbudgetarna för film inte ökat. Konsekvensen är urholkade budgetar för filmprojekt och en risk för sämre kvalitet på sikt. En anledning till de ökade kostnaderna är ett stigande löneläge, delvis till följd av att antalet kompetenta och tillgängliga filmarbetare successivt krymper när många produktioner förläggs utomlands för att ta del av andra länders produktionsincitament.<sup>59</sup>

Incitament för produktion av film och tv finns i dag i många europeiska länder vilket skapat en snedvriden konkurrens. Svenska och internationella produktioner förläggs till länder med lägre kostnader än i Sverige.<sup>60</sup> Det leder till att den svenska film- och tv-branschens utveckling försvagas, arbetstillfällena försvinner och möjligheterna till utveckling av spetskompetens inom områden som till exempel ljussättning och klippning minskar. Film- & TV-Producenterna beskriver en risk för att berättelser redan tidigt i processen utformas för att spelas in utomlands och det finns exempel på att kopior av svenska miljöer byggts upp vid filminspelningar i andra länder.<sup>61</sup> När film spelas in i Sverige kan det få såväl indirekta som direkta effekter på besöksnäringen och den ekonomiska och kulturella utvecklingen i regionerna.<sup>62</sup> Enligt en undersökning från Film- & TV-Producenterna som gjordes före pandemin spenderade svenska produktioner sammanlagt 1,5 miljarder kronor utomlands 2019–2020.<sup>63</sup>

Efter ett tillkännagivande från riksdagen och ett uppdrag från regeringen om att utreda möjligheten till produktionsincitament föreslog Tillväxtverket och Filminstitutet 2017 ett incitament för internationella och nationella produktioner i Sverige i form av en statlig produktionsrabatt motsvarande 25 procent av produktionskostnaden. Subventionen ansågs då vara det främsta alternativet för att förändra den negativa utvecklingen av antalet filminspelningar och beskrevs som angelägen och brådskande. Myndigheterna föreslog att regeringen skulle avsätta 300 miljoner kronor årligen för ändamålet.<sup>64</sup>

---

<sup>58</sup> Svenska Filminstitutet 2021.

<sup>59</sup> Ibid.

<sup>60</sup> Tillväxtverket 2017; Svenska Filminstitutet 2021.

<sup>61</sup> Se bilaga från Film- & TV-Producenterna i Tillväxtverket 2017.

<sup>62</sup> Tillväxtverket 2017.

<sup>63</sup> Film- & TV-Producenterna 2021.

<sup>64</sup> Ibid.



Under pandemin har ett antal produktioner som var planerade att spelas in utomlands i stället spelats in i Sverige. Ett exempel är en nyinspelning av *Utvandrarna* som skulle spelas in i Tjeckien med delfinansiering genom produktionsincitament, men där inspelningen i stället förlades till Sverige. Av våra intervjuer framgår att många nya filmprojekt har utvecklats under pandemin och väntas gå till produktion framöver. Internationella streamingföretag som vuxit ytterligare under pandemin väntas även investera i större projekt i framtiden. Regeringen bör ta vara på detta tillfälle och stärka förutsättningarna för att produktioner genomförs i Sverige.

### 3.2.7 Bedömningar

- Covid-19-pandemin har inneburit en ekonomisk utmaning som ytterligare försvagat kulturverksamheternas ekonomi. För att kultursektorn ska kunna återstarta efter pandemin kommer de statliga insatserna att behöva förstärkas under ett antal år.
- För att åtgärda de strukturella problem som är kopplade till urholkningen av kulturens finansiering krävs permanenta och återkommande ökningar av kulturens grundfinansiering. Detta möjliggör att Sverige har ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv i alla delar av landet.
- Filmsektorns förutsättningar behöver stärkas, till exempel genom att regeringen inför ett incitament för produktion av film och tv i Sverige.
- Det pågår diskussioner om hur kultursamverkansmodellen fungerar och kan utvecklas. Det är viktigt att den diskussionen fortsätter och att kultursamverkansmodellen med jämna mellanrum ses över av en oberoende aktör.

## 3.3 Ekonomiska och sociala villkor för konstnärer och yrkesverksamma inom kultursektorn

En förutsättning för att uppnå de kulturpolitiska målen är att konstnärer kan försörja sig på sin konstnärliga verksamhet och har möjlighet att utveckla sina konstnärskap. Till detta hör att konstnärer

och andra yrkesverksamma inom kultursektorn måste kunna ta del av de sociala trygghetssystemen. Pandemin har tydligt visat att både konstnärer och andra yrkesgrupper i kultursektorn verkar under osäkra ekonomiska och sociala villkor. Nedan presenteras strukturella problem som synliggjorts under pandemin kopplat till konstnärers och andra yrkesverksamma i kultursektorns försörjning och trygghetssystem. Det är inte bara de sociala trygghetssystemen som inte är anpassade till kultursektorns yrkesverksamma utan även de generella näringslivsstöden, men det utvecklar vi i avsnitt 5.3.2.

### **3.3.1 Konstnärer har låga inkomster och svårt att få del av trygghetssystemen**

Det är ett välkänt faktum att konstnärer generellt har låga inkomster och svårt att ta del av samhällets generella trygghetssystem. Under pandemin har detta blivit ännu mer tydligt. I det här avsnittet beskriver vi de ekonomiska och sociala villkor som konstnärer verkar under. De uppgifter om inkomster som finns tillgängliga sträcker sig fram till 2014 och 2015. Vi vet inte säkert hur inkomsterna har utvecklats sedan dess, men bedömer att ingen avgörande förändring har skett.

Att nyare statistik saknas utgör en brist för våra möjligheter att bedöma konstnärers villkor och hur de påverkats av pandemin. Bristen på statistik kommer också att göra det svårt att i efterhand bedöma hur pandemin påverkade konstnärernas villkor på längre sikt. För att bättre kunna följa utvecklingen av konstnärers villkor bör Konstnärsnämnden ges förutsättningar att ta fram statistik med kortare intervaller, till exempel vart tredje år.

#### **Konstnärer har låga inkomster**

Som grupp har konstnärer lägre inkomster än genomsnittet i befolkningen, trots att en betydligt högre andel av konstnärerna är högskoleutbildade än befolkningen överlag. Konstnärer med minst treårig högskoleutbildning hade 2014 en medianinkomst på 232 000 kronor. För samtliga invånare med högskoleutbildning var medianinkomsten samma år 354 000 kronor. Lönen för högskoleutbildade konstnärer

ligger i nivå med lönen för den del av befolkningen som enbart har grundskoleutbildning.

Över tid tycks skillnaderna mellan konstnärer och den övriga befolkningen ha ökat. Mellan 2004 och 2014 ökade befolkningens förvärvsinkomst med 18 procent medan konstnärernas förvärvsinkomst ökade med 4 procent (i fasta priser). Många konstnärer hade 2014 så låga inkomster att de troligen inte kunde försörja sig på sina inkomster. Tio procent av dem tjänade mindre än 27 000 kronor om året. Inom vissa konstområden tjänar en stor del av konstnärerna ännu mindre än så.<sup>65</sup>

Inkomsterna varierar mellan olika konstområden. Lägst inkomster har konstnärer inom film samt inom bild och form. Inom samtliga konstområden är dock inkomsterna betydligt lägre än för befolkningen i stort. Kvinnor har inom de flesta konstområden lägre inkomster än sina manliga kollegor. Konstnärer med utländsk bakgrund har generellt lägre inkomster än konstnärer med svenskt ursprung.<sup>66</sup>

### En stor del av konstnärerna är företagare och kombinatorer

Konstnärers försörjningsmönster skiljer sig mycket från befolkningens. I befolkningen är det absolut vanligast att förvärvsinkomsterna kommer enbart från anställning. 2014 fick endast fem procent av befolkningen sina inkomster helt eller delvis från näringsverksamhet. Av konstnärerna hade däremot 23 procent inkomst både från lön och från näringsverksamhet, och 12 procent hade enbart inkomster från näringsverksamhet. Att så stor andel av konstnärerna hade inkomster både från anställning och näringsverksamhet visar att de verkar som kombinatorer. Det vill säga att de kombinerar verksamhet i eget företag med kortare anställningar.

Många konstnärer har eget företag och andelen verkar öka över tid. Andelen konstnärer med enskild näringsverksamhet ökade från 39,6 procent till 49,2 procent mellan 2004 och 2014. För befolkningen var andelen med enskild näringsverksamhet i stort sett oförändrad under samma period, cirka 10 procent. Andelen konstnärer med enskild firma skiljer sig också stort mellan olika konstnärskategorier. Vanligast är det bland bild- och formkonstnärer (70,2 procent)

---

<sup>65</sup> SOU 2018:23; Konstnärsnämnden 2016.

<sup>66</sup> Ibid.

och minst vanligt bland musikalartister (17,5 procent). Överlag har konstnärliga upphovspersoner i högre grad intäkter från näringsverksamhet än konstnärliga utövare som skådespelare, musiker, dansare och musikalartister.<sup>67</sup>

Som vi beskrivit i kapitel 2 har pandemin särskilt drabbat de frilansande konstnärer som arbetar med korta anställningar eller genom uppdrag inom egen firma. Detta eftersom planerade uppdrag och anställningar ställts in eller skjutits upp. Det har också varit svårt att planera in nya uppdrag. Konstnärer med längre anställningar vid kulturinstitutioner har inte drabbats lika hårt ekonomiskt. Som vi beskriver i avsnitt 3.3.3 är dessutom trygghetssystemen sämre anpassade till konstnärer som arbetar som kombinatorer eller i egen firma. Detta har bidragit ytterligare till att de drabbats hårt av pandemin.

### **Konstnärer har ofta flera olika intäktskällor och oregelbundna inkomster**

Många konstnärer arbetar i korta uppdrag och har inkomster som är ojämnt fördelade över året. De konstnärer som var inskrivna vid Arbetsförmedlingen 2014 hade i genomsnitt tre arbeten under året, men det var vanligt med betydligt fler än så.<sup>68</sup> Många konstnärer har därför svårt att förutse när de kommer att ha sina intäkter. Ibland kan flera uppdrag följa på varandra och ibland är tiden mellan uppdragen längre. Under pandemin har det också blivit tydligt att konstnärer ofta saknar skriftliga avtal för planerade uppdrag, vilket bland annat minskat möjligheterna att beviljas krisstöd.

Utövande konstnärer och upphovspersoner försörjer sig delvis på olika sätt. För utövande konstnärer inom musik och scenkonst utgår försörjningen från anställningar och tillfälliga uppdrag. Bland de utövande konstnärerna hade 72 procent endast förvärvsinkomster från lönearbete 2014. Bland upphovspersonerna var motsvarande andel 48 procent.<sup>69</sup>

För upphovspersoner är upphovsrättsliga intäkter och försäljning av verk en källa till intäkter. I flera av våra intervjuer med företrädare för kultursektorn har bristande kunskap om upphovsrätt och begränsade resurser hos yrkes- och upphovsrättsorganisationer

---

<sup>67</sup> Konstnärsnämnden 2016.

<sup>68</sup> SOU 2018:23.

<sup>69</sup> Konstnärsnämnden 2016.

att ge stöd i frågor om upphovsrätt lyfts fram som ett hinder för konstnärer att få skäligen ersättning (se avsnitt 3.5).

Upphovsrättsliga intäkter är centrala för upphovspersoner, men även offentliga framträdanden och uppdrag är viktiga intäktskällor. Konserter är den viktigaste källan till intäkter för musikartister. Även för till exempel författare ger offentliga framträdanden som författarsamtal och uppläsningar viktiga intäkter, och sådan verksamhet kan även öka de upphovsrättsliga intäkterna genom bokförsäljning. För bild- och formkonstnärer kan konstnärliga gestaltningar, till exempel inom ramen för enprocentsregeln, vara en viktig intäktskälla.

I våra intervjuer med kulturaktörer har vissa även framfört att konstnärer verkar som vägledare och pedagoger inom amatörkulturell verksamhet, till exempel i regi av föreningar och studieförbund. Sådan verksamhet kan ge kompletterande intäkter för konstnärer.

### **Många konstnärer har svårt att få del av trygghetssystemen**

Trots att konstnärer i genomsnitt har lägre inkomster än befolkningen nyttjar konstnärerna flera av de sociala trygghetssystemen i lägre utsträckning än befolkningen. Det gäller till exempel sjukpenning, sjuk- och aktivitetsersättning, ekonomiskt bistånd och bostadsbidrag. Under pandemin har det i många fall blivit tydligt när frilansande konstnärer som förlorat jobb eller intäkter inte har haft tillgång till a-kassa och andra offentliga insatser.

En anledning till det som bland annat den konstnärspolitiska utredningen framhåller är att trygghetssystemen inte är anpassade till konstnärers förutsättningar.<sup>70</sup> Trygghetssystemen är uppbyggda utifrån arbetstagare med längre anställningsperioder och regelbunden inkomst, vilket är förutsättningar som relativt sällan gäller för konstnärer. Det finns tecken på att konstnärer som har inkomster från både anställningar och eget företag har särskilt svårt att ta del av trygghetssystemen. Av Konstnärsnämndens inkomstundersökning framgår att konstnärer tar del av arbetsmarknadsstöd i högre utsträckning än befolkningen över lag (11 procent mot 8 procent). Detta gäller dock i första hand konstnärer som endast har inkomst av anställning. De som har inkomster från både anställning och eget

---

<sup>70</sup> SOU 2018:23.

företag, eller bara från eget företag, tar del av arbetsmarknadsstöd i lägre omfattning än befolkningen. Även vad gäller sjuk- och aktivitetsersättning, ekonomiskt bistånd och bostadsbidrag tar konstnärer med eget företag i lägre grad del av trygghetssystemen än konstnärer som enbart har inkomst från anställning.<sup>71</sup>

Att socialförsäkringssystemen är utformade på sätt som i praktiken utesluter konstnärer förstärker den ekonomiska utsatthet som många konstnärer lever under. Den konstnärspolitiska utredningen har beskrivit detta mer noggrant, och det finns dessutom flera pågående utredningar som berör frågor om trygghetssystemen. I avsnitt 3.3.3 beskriver vi problematiken kring vissa av de sociala trygghetssystemen mer detaljerat.

### **3.3.2 Även andra yrkesverksamma inom kultursektorn verkar under osäkra ekonomiska villkor**

Konstnärerna är grundfundamentet för kulturlivet och deras villkor är en central kulturpolitisk fråga. Ekonomiskt har dock pandemin drabbat fler grupper av yrkesverksamma inom kultursektorn än konstnärer. Gränsen för vad som är en konstnär är flytande. En del av de yrkesgrupper som det här avsnittet handlar om är konstnärliga yrken men faller utanför den allmänna uppfattningen om vad en konstnär är. Oavsett om de betraktas som konstnärer eller inte har de viktiga roller inom kultursektorn och betydelse för möjligheterna att uppnå de nationella kulturpolitiska målen.

I likhet med konstnärerna är många andra yrkesverksamma inom kultursektorn egenföretagare och rör sig mellan olika uppdrag. För flera av yrkesgrupperna är det vanligt att arbeta utan skriftliga avtal och många saknar en organisation som företräder yrkesgruppens intressen.<sup>72</sup> Gemensamt för flera grupper av yrkesverksamma inom kultursektorn är också att de faller utanför de ordinarie stöd som fördelas av kulturmyndigheter, och att de har upplevt svårigheter att ta del av de krisstöd som fördelats till kultursektorn.

En profession som drabbats av pandemin och som blivit medialt uppmärksammas är ljus- och ljudtekniker. De tekniker som arbetar gentemot scenkonst- och musikaktörer och nöjesbranschen har ofta en specialistkompetens och verkar på frilansbasis eller inom konsult-

---

<sup>71</sup> Konstnärsnämnden 2016.

<sup>72</sup> Se till exempel Nämnden för hemslöjdsfrågor 2020 och Sjöström, E. 2021.

bolag med uppdrag från olika aktörer. När föreställningar och produktioner ställts in eller skjutits på framtiden har även deras arbetstillfällen försvunnit.<sup>73</sup>

I våra intervjuer har det framkommit att frilansande dansproducenter är en annan grupp som drabbats av pandemin. Frilansande producenter inom dans och andra scenkonstområden har en viktig roll för att tillgängliggöra konstformen. Det är ofta producenten som har kontakt med arrangören och som arbetar med att marknadsföra föreställningar. När föreställningar inte kan genomföras försvinner även arbetsmöjligheter för producenterna. Frilansande producenter arbetar normalt sett deltid åt flera olika aktörer, och får sina intäkter av de aktörer som anlitar dem. De har därmed ingen egen offentlig finansiering att falla tillbaka på, och stödsystemen hos bidragsgivande myndigheter är inte anpassade för deras verksamhet. I den första omgången av krisstöd omfattades inte frilansande scenkonstproducenter.

I intervjuer med frilansande curatorer har det framgått att de förlorat uppdrag på grund av pandemin och därmed gått miste om intäkter. Curatorerna beskriver att de även normalt sett har svårt att få tillräckliga ekonomiska intäkter från sin verksamhet, och de upplever att de haft svårt att ta del av krisstöden eftersom stöden inte har varit anpassade för deras verksamhet. De frilansande curatorerna vittnar om förutsättningar som i hög grad påminner om förutsättningarna för frilansande konstnärer och om att de även har svårt att få del av offentliga kulturstöd. Exempelvis kan curatorer inte få stipendier från Konstnärsnämnden. Som jämförelse kan sägas att kulturjournalister kan få stipendier från Författarfonden och att yrkeskategorier som dramaturger, maskörer och ljudsättare kan tilldelas stipendier inom teaterområdet.

I flera års tid har det pågått en diskussion om det minskade utrymmet för konst- och kulturkritik i dagsmedia.<sup>74</sup> Under pandemin har kritiker och andra kulturjournalister kunnat söka krisstipendier hos Författarfonden. Söktrycket från kulturjournalister har varit högt och de har även beviljats stöd i högre utsträckning än andra grupper av sökande. Författarfonden menar att detta tyder på ett stort behov av stöd även när det inte är pandemi. Utrymmet för kvalificerad kulturjournalistik i dagstidningarna minskar samtidigt som

---

<sup>73</sup> Sjöström, E. 2021.

<sup>74</sup> Se till exempel Edenborg, C. 2018.

tidningarna står inför ekonomiska utmaningar. För de frilansade kulturjournalisterna innebär det lägre arvoden och färre uppdrag.<sup>75</sup>

Även museianställda har relativt otrygga anställningsvillkor och har drabbats av pandemin. Enligt en undersökning från fackförbundet DIK har fem procent av fackförbundets medlemmar inom museisektorn blivit uppsagda eller varslade om uppsägning under covid-19-pandemin. Bland visstidsanställda är motsvarande andel 26 procent. Undersökningen pekar på att många inom museisektorn har osäkra anställningar i form av visstids- och timanställningar. Många museianställda menar också att de har en stressig arbetssituation där de har svårt att hinna utföra sina arbetsuppgifter inom ramen för sin anställning.<sup>76</sup> Enligt fackförbundets DIK:s lönestatistik har museianställda högre medianlön än befolkningen överlag. Lönerna för museianställda är dock lägre än lönerna inom många andra yrken som ställer krav på högskoleutbildning.<sup>77</sup>

Slöjdare är ytterligare en grupp som hamnat utanför olika krisstöd till kultursektorn. Detta är en grupp som befinner sig i gränslandet mellan olika kulturområden. Delvis ligger fältet nära bild och form men slöjdare ser sig ofta inte som konstnärer eller konsthantverkare utan som kulturarvsarbetare. Inom slöjden finns en stor betoning på det immateriella kulturarvet i form av hantverkstekniker. Enligt en intervju som vi genomfört med företrädare för slöjdområdet är en stor del av slöjdares praktik ofta pedagogisk verksamhet, vilket inte passar den konstnärsdefinition som Konstnärsnämnden utgår ifrån. Nämnden för hemslöjdsfrågor har dock haft två utlysningar som särskilt riktat sig till verksamma inom slöjdområdet. I vårändringsbudgeten 2021 tillfördes Nämnden för hemslöjdsfrågor också extra medel för krisstöd inom hemslöjdsområdet.

För en del av de yrkesgrupper som vi beskriver ovan har den utsatthet som de verkar under främst blivit påtaglig under pandemin när deras arbetstillfällen försvunnit, det gäller exempelvis ljus- och ljudtekniker. För andra yrkesgrupper är de ekonomiska förutsättningarna även under normala omständigheter så svåra att det är en utmaning för dem att livnära sig på sin yrkesverksamhet, det gäller exempelvis curatorer och kritiker.

---

<sup>75</sup> Sveriges författarfond 2021.

<sup>76</sup> DIK 2021.

<sup>77</sup> DIK 2021b; Statistiska centralbyrån 2021b.



### 3.3.3 Arbete med att förändra systemen för a-kassa och socialförsäkring pågår

Konstnärers möjligheter att ta del av trygghetssystemen i form av a-kassa och socialförsäkring är en central fråga för deras ekonomiska trygghet. I dag är systemen för socialförsäkring och a-kassa i många avseenden uppbyggda för arbetstagare som har en anställning och regelbunden inkomst. Det är förhållanden som sällan gäller för konstnärer. Flera tidigare och nu pågående utredningar hanterar frågor som påverkar konstnärers möjligheter att ta del av socialförsäkring och a-kassa, och en del av frågorna bereds nu inom Regeringskansliet. I det här avsnittet återger vi förslag från några centrala utredningar, och vad förslagen skulle kunna betyda för konstnärers möjligheter att ta del av trygghetssystemen.

#### Förslag om förändringar av arbetslöshetsförsäkring påverkar konstnärers villkor

Utredningen om en ny arbetslöshetsförsäkring för fler, grundad på inkomster (hädanefter A-kasseutredningen) presenterade sitt betänkande *Ett nytt regelverk för arbetslöshetsförsäkringen* i juni 2020. Betänkandet bereds i skrivande stund på Regeringskansliet.

Utredningens viktigaste förslag för konstnärerna kan sammanfattas i följande punkter:

- Ersättningen från a-kassan ska baseras på tidigare inkomst, i stället för på arbetad tid. För att ha rätt till ersättning måste en arbetstagare sammanlagt ha tjänat minst 120 000 kronor de senaste tolv månaderna, varav fyra månader med en inkomst på minst 10 000 kronor.
- Längden på ersättningen från a-kassan ska variera beroende på hur många månader en person arbetat det senaste året. Om en person tjänat mindre än 10 000 kronor under en månad räknas det som att personen inte arbetat den månaden.
- Ersättningen från a-kassan ska trappas ner över tid. Efter de första 100 ersättningsdagarna sjunker ersättningen 10 procent. Efter 200 dagar sjunker den ytterligare 5 procent.

- Kravet på medlemskap i a-kassan för att få inkomstbaserad ersättning tas bort. I stället ska medlemstiden påverka hur stor den inkomstbaserade ersättningen blir.
- För att kvalificera sig för a-kassa ska företagare behöva vilande-förklara sitt företag i tre år i stället för fem år, vilket är fallet enligt nuvarande bestämmelser.<sup>78</sup>

Vi har tagit del paraplyorganisationerna Konstnärliga och Litterära Yrkesutövares Samarbetsnämnds (KLYS) och TCO:s yttranden över betänkandet. Av dessa framgår att A-kasseutredningens huvudförslag främjar konstnärer och andra konstnärligt yrkesverksamma som arbetar som frilansare.<sup>79</sup> Men KLYS anser att utredningen hade behövt gå ännu längre när det gäller att underlätta för egenföretagande konstnärer som även fortsättningsvis riskerar att falla utanför a-kassesystemet i och med att de ofta får ersättning i form av en klumpsumma, eller har låga intäkter.<sup>80</sup> TCO är å sin sida positiva till en inkomstbaserad arbetslöshetsförsäkring men vill se att inkomstvillkoren anpassas så att fler omfattas.<sup>81</sup>

Under pandemin har det också införts vissa lättnader inom regelverket för arbetslöshetsförsäkringen. Vi bedömer att dessa lättnader har varit ändamålsenliga för att konstnärer och andra yrkesverksamma i kultursektorn lättare ska kunna återuppta sin verksamhet efter pandemin. Det handlar bland annat om möjligheten att vidta marknadsföringsåtgärder och utökade möjligheter att lägga företag vilande, vilka går längre än A-kasseutredningens förslag. Ur konstnärernas perspektiv vore det bra om dessa lättnader infördes permanent.

### **Socialförsäkringssystemet är inte anpassat efter konstnärernas villkor**

I en undersökning som presenterades av KLYS våren 2021 svarade 815 konstnärer och konstnärligt yrkesverksamma på frågan om hur systemet med sjukpenninggrundande inkomst (SGI) fungerade för

---

<sup>78</sup> SOU 2020:37.

<sup>79</sup> KLYS företräder konstnärligt yrkesverksamma inom områdena ord, ton, scen/film och bild/form. Deras remissvar avser därför alla yrkesgrupper som ingår i dessa områden. KLYS använder vanligtvis begreppet kulturskapare för att beskriva dessa yrkesgrupper. Vi har i utredningen valt att använda begreppet konstnär.

<sup>80</sup> KLYS 2020.

<sup>81</sup> TCO 2020.

dem.<sup>82</sup> Endast 13 procent av de svarande tyckte att regelverket för SGI fungerade mycket eller ganska väl. Studien indikerar även att det finns konstnärer som upplever att det bemötande och den information som de får från Försäkringskassan kan utvecklas.

Försäkringskassan har i uppdrag att administrera socialförsäringen utifrån gällande regelverk. Det är alltså inte möjligt för Försäkringskassan att handlägga och fatta beslut utifrån andra förutsättningar än de som framgår i lagstiftning. Av vår dialog med Försäkringskassan framgår att myndigheten samtidigt ser det som viktigt att löpande arbeta med att utveckla bemötandet och dialogen med sina målgrupper inklusive kombinatorer, vilket inbegriper många konstnärer.

Dessutom ska alla myndigheter pröva ändamålsenligheten i de regler som styr deras verksamhet och vid behov kunna föreslå författningsändringar. Mot den bakgrunden bedömer vi att det är viktigt att Försäkringskassan håller sig informerad om hur regelverket slår mot grupper som ofta faller utanför systemet på grund av oregelbundna och låga inkomster, till exempel konstnärer och andra yrkesverksamma inom kultursektorn.

### Arbete med att se över socialförsäkringssystemen pågår

Den parlamentariska socialförsäkringsutredningen från 2015 lämnade vissa förslag som gynnar konstnärerna men det behövs ytterligare åtgärder för att öka konstnärernas sociala trygghet.<sup>83</sup> Det gäller regler för hur sjukpenninggrundande inkomst (SGI) tillämpas för enskilda näringsidkare, ekonomisk trygghet vid sjukdom för konstnärer som har stipendier samt hur perioden för långa stipendier kan vara överhoppningsbar för a-kassa.

En del av frågorna tas upp i betänkandet *Företagarna i de sociala trygghetssystemen* (SOU 2019:41) som överlämnades till regeringen 2020 av Utredningen om ett tryggare företagande i ett förändrat arbetsliv – för tillväxt och innovation<sup>84</sup>. Generellt bedömer utredningen att mer behöver göras för att nå ut till företagare med bra stöd och information om regler och villkor i försäkringarna. Därut-

---

<sup>82</sup> KLYS 2021.

<sup>83</sup> SOU 2015:21.

<sup>84</sup> Dir. 2018:54.

över bedömer utredningen att fortsatta åtgärder och analyser är angelägna vad gäller:

- tydligare och enklare regler för SGI för företagare med enskild firma
- översyn av reglerna för karens och sjuklön i syfte att uppnå en större enhetlighet mellan olika företagsformer
- analys av regler och tillämpning gällande partiell sjukskrivning och rehabilitering för företagare.

År 2020 tog utredningen Tydligt, enkelt och förutsägbart – Företagares trygghetssystem vid där Utredningen om ett tryggare företagande i ett förändrat arbetsliv slutade.<sup>85</sup> Utredningsdirektiven hänvisar till att konstnärer i hög utsträckning är egenföretagare och därför är särskilt berörda av dessa frågor.<sup>86</sup> Ett viktigt utvecklingsområde är att åstadkomma neutralitet i regelverken mellan olika företagsformer och undanröja omotiverade skillnader. Detta lyftes även fram som ett angeläget område att se över av den konstnärspolitiska utredningen. Slutbetänkande ska redovisas till regeringen i december 2021.

### **Trygghetssystemen är inte anpassade till dem som försörjer sig med hjälp av stipendier**

Statliga stipendier är i dagsläget inte överhoppningsbara vid beräkning av SGI, eller i bedömningen av om en person har rätt till arbetslöshetsförsäkring.<sup>87</sup> För konstnärer som tilldelas stipendier utgör detta ett hinder för att de ska kunna ta del av de sociala trygghetssystemen. De statliga konstnärsstipendierna som fördelas av Konstnärsnämnden och Författarfonden ska stärka konstnärers möjlighet att kunna utveckla sitt konstnärskap. För att den statliga styrningen ska bli ändamålsenlig ur ett helhetsperspektiv bör det därför utredas hur perioder med statliga stipendier kan göras överhoppningsbara i trygghetssystemen.

---

<sup>85</sup> Dir. 2020:71.

<sup>86</sup> Ibid.

<sup>87</sup> När arbete finansieras med stipendier räknas det inte som förvärvsarbete enligt lagen om arbetslöshetsförsäkring (SFS 1997:238).

Dessa frågor hanteras inte av den pågående utredningen Tydligt, enkelt och förutsägbart – Företagares trygghetssystem<sup>88</sup>, utan måste lösas i särskild ordning. Vi delar den konstnärspolitiska utredningens och Konstnärsnämndens bedömning att den sjukpenninggrundande inkomsten bör vara vilande för konstnärer med statliga stipendier över två år.<sup>89</sup> I samband med längre stipendier tenderar konstnärer att förändra sin övriga inkomstsituation, så att de vid utgången av en stipendieperiod kan ha en försämrad och ibland nollad sjukpenninggrundande inkomst. Givet det bör konstnärer ha samma sjukpenninggrundande inkomst vid utgången av en längre stipendieperiod som vid ingången av perioden. Eftersom en stipendieperiod kan sträcka sig över 10 år bör också den ingående sjukpenninggrundande inkomsten prisuppräknas.

### 3.3.4 Ökad kunskap om konstnärers villkor bidrar till bättre fungerande trygghetssystem

Kunskapsbrist bland beslutsfattare har identifierats som en anledning till att trygghetssystemen inte är anpassade till konstnärers villkor. Såväl den konstnärspolitiska utredningen från 2018 som KLYS och fackförbundet Scen & Film har i sina svar till vår utredning lyft fram att kunskapen om konstnärers och andra yrkesverksamma inom kultursektorns villkor är liten hos politiker och myndigheter som befinner sig utanför kulturområdet.

Den interdepartementala samverkan i Regeringskansliet är viktig för att ändamålsenliga åtgärder ska kunna formuleras. Denna samverkan kan behöva stärkas framöver. Även myndigheternas genomförande av politiken har stor betydelse för konstnärer. Ur myndigheternas perspektiv kan det handla om att nå ut till företagare med bra stöd och information om regler och villkor i försäkringarna. Försäkringskassan hade 2020 i uppdrag att redovisa till regeringen hur myndigheten har arbetat för att utveckla informationen till egenföretagare och personer som har en kombination av inkomstkällor och anställningsformer. Vi bedömer att detta uppdrag behöver förlängas för att säkra att informationen har nått fram till de identifierade målgrupperna.

---

<sup>88</sup> Dir. 2020:71.

<sup>89</sup> SOU 2018:23; Konstnärsnämnden 2018.

### 3.3.5 Bedömningar

- Konstnärers intäkter är ofta låga och har för många minskat ytterligare under pandemin (se avsnitt 2.1.6). Åtgärder bör vidtas för att skapa bättre förutsättningar för att konstnärer ska kunna försörja sig och bidra till konstnärlig utveckling, till exempel att stärka anslagen till konstnärsstipendier.
- Avgränsningen av vilka yrkeskategorier som kan beviljas statliga konstnärsstipendier bör ses över i syfte att fler och nya grupper av yrkesverksamma inom konstnärliga yrken kan komma i fråga för konstnärspolitiskt stöd. I dagsläget ser vi behov av att curatorer kan tilldelas stipendier inom bild- och formområdet. När fler grupper kan ta del av stipendierna bör även anslaget för berörda stipendier utökas.
- Utredningen om förenklade sjukförsäkringsregler för enskilda näringsidkare<sup>90</sup> är av stor betydelse för konstnärers och andra yrkesverksamma inom kultursektorns möjligheter att ta del av sociala trygghetssystem. Det är angeläget att systemet utvecklas så att konstnärer och andra yrkesgrupper som verkar som egenföretagare och kombinatorer ges bättre förutsättningar att ta del av systemet än i dagsläget.
- Det är viktigt att hinder som skapar svårigheter för konstnärer att få ta del av arbetslöshetsförsäkringen avlägsnas. Detta bör beaktas i beredningen av förslagen från utredningen om en ny arbetslöshetsförsäkring.
- Det bör utredas hur stipendieperioder kan göras överhoppningsbara i trygghetssystemen.
- Arbetet med att utveckla information om regelverken inom trygghetssystemen till konstnärer och andra egenföretagare och kombinatorer bör fortgå. Därutöver är det angeläget att kunskapen om konstnärernas villkor ökar både på Regeringskansliet generellt och vid myndigheter utanför kulturområdet i syfte att framtida insatser som berör konstnärer kan utvecklas på ett ändamålsenligt sätt.

---

<sup>90</sup> Dir 2020:71.

### 3.4 Digitaliseringens ekonomiska följder för kulturen

Pandemin har medfört att digitaliseringen<sup>91</sup> tagit ett stort kliv framåt inom kultursektorn. Publik och besökare har tagit del av digitalt kulturutbud i en omfattning som är större än någonsin tidigare. Även om tekniken inte är ny, och till exempel statliga och regionala kulturinstitutioner tillgängliggjorde delar av sitt utbud digitalt redan innan pandemin, så har volymen av digitalt tillgängliggjord kultur ökat stort under pandemin.

Olika delar av kultursektorn påverkas på olika sätt av digitaliseringen och hade redan före pandemin digitaliserats i olika grad. För till exempel bokförlag och musikbolag har inte pandemin medfört någon omvälvande förändring utan snarare en förstärkning av en redan pågående utveckling. För museer, scenkonstaktörer och live-musikaktörer har pandemin däremot inneburit en stor utveckling av arbetet med att möta publik och besökare i digitala format. Framför allt har dessa verksamheter utökat volymen av sitt digitala utbud. Det digitala klivet handlar således än så länge mer om volym än metod. Inom filmområdet finns sedan länge plattformar för digital spridning, men finansieringsmodellerna har i hög grad utgått från biograferna och har därför prövats under pandemin.<sup>92</sup>

I vissa fall medför digitalisering en grundläggande förändring i mötet mellan kulturen och besökaren på ett sätt som även inverkar på det konstnärliga eller kulturella arbetet och uttrycket. I andra fall är det mer en fråga om olika distributionssätt.

När restriktioner för publika arrangemang lättar kommer antagligen många att vilja ta del av det fysiska kulturutbudet igen. Samtidigt är det troligt att den digitala utveckling som skett kommer att leva kvar även efter pandemin genom ökad efterfrågan på digitalt kulturutbud och ökad digital konsumtion.<sup>93</sup> Eftersom stora delar av kultursektorns och kulturpolitikens ekonomiska strukturer fortfarande utgår från analog konsumtion och fysiskt kulturutbud så kommer efterfrågan på ett digitalt kulturutbud att innebära utmaningar för kultursektorns aktörer.

---

<sup>91</sup> Begreppet digitalisering syftar brett på en ökad användning av datorer och internet samt människors och organisationers agerande i denna utveckling.

<sup>92</sup> Jfr Kulturanalys Norden 2021.

<sup>93</sup> Ibid.

### 3.4.1 Digitala kulturarrangemang bär sig inte ekonomiskt

Digital kultur har potential att nå målgrupper som av olika skäl inte kan eller vill besöka fysiska kulturarrangemang som till exempel konserter, scenkonstföreställningar och guidade museivisningar. För att kunna erbjuda digitala versioner av sådana arrangemang behöver kulturverksamheter avsätta resurser i form av personal, teknisk utrustning och annan digital infrastruktur som till exempel digitala plattformar och system för lagring av data. För kulturverksamheter som i grunden arbetar med analogt och platsspecifikt kulturutbud innebär det en ny kostnad. Inom scenkonst-, musik- samt bild- och formområdena tillkommer ofta även ökade ersättningar till upphovspersoner när konserter, föreställningar och utställningar tillgängliggörs över internet.

Under pandemin har många kulturverksamheter tillgängliggjort sin verksamhet i digitala format och majoriteten har inte tagit betalt för det digitala utbudet. Det gäller såväl museer som scenkonst, och musikverksamheter.<sup>94</sup> Att detta varit möjligt har för många berott på att de inte har haft kostnader som hänger ihop med att hålla verksamheter öppna för fysiska besökare.

Även upphovsrättsliga organisationer och licensgivande parter har bidragit till att möjliggöra ett ökat digitalt utbud. Under 2020 träffade Svensk Scenkonst tillfälliga centrala upphovsrättsavtal med fackliga och upphovsrättsliga organisationer avseende ersättningar till upphovspersoner och medverkande i digitala arrangemang. Dessa tillfälliga avtal var en krisåtgärd som möjliggjorde en digital tillgång till föreställningar och konserter under pandemin.<sup>95</sup> De innebar dock att ingen, eller i vissa fall en lägre, upphovsrättslig ersättning utgick till upphovspersoner och medverkande i de produktioner som sändes digitalt. Under 2021 har de centrala krisavtalen upphört att gälla och i ett antal fall ersatts av lokalt anpassade överenskommelser. Ekonomisk ersättning till upphovspersoner och medverkande är en förutsättning för ett hållbart digitalt kulturutbud, vilket har framförts av samtliga representanter för scenkonst- och musikbranscherna som vi har intervjuat.

Många aktörer inom kultursektorn uttrycker en vilja att fortsätta med digitala arrangemang även efter pandemin som ett komplement

---

<sup>94</sup> Av de institutioner som tillgänggjort scenkonst eller musik digitalt har 84 procent inte tagit betalt för detta, enligt Svensk Scenkonst 2021.

<sup>95</sup> Sjöström, E. 2020.



till det fysiska kulturutbudet. De ekonomiska förutsättningarna kommer avgöra om museer, musikverksamheter och scenkonstverksamheter i framtiden både ska kunna ta emot fysiska besökare och erbjuda digitala arrangemang. Med nuvarande ekonomiska villkor och fortsatt avsaknad av intäkter från det digitala utbudet skulle både analog och digital verksamhet behöva genomföras inom den budget som tidigare enbart finansierat det analoga kulturutbudet.

För att verksamheterna ska kunna erbjuda ett digitalt kulturutbud utan att dra ner på det fysiska analoga utbudet behövs både ökade anslag från huvudmännen och intäkter från det digitala utbudet.

### Fungerande intäktsmodeller för digitalt kulturutbud saknas

En utmaning för finansieringen av det digitala kulturutbudet är att det i dag saknas beprövade och fungerande intäkts- och betalmodeller för digitala arrangemang. Inom olika kulturområden finns olika traditioner av att ta betalt för det utbud som verksamheten erbjuder. Inom museisektorn uttrycker en del aktörer som vi har intervjuat en skepsis mot att ta betalt för digitala besök eftersom museet i sig i dagsläget har fri entré.<sup>96</sup> Inom scenkonstområdet är däremot utgångspunkten genomgående att biljetter till fysiska föreställningar kostar pengar, vilket inte gör frågan om att ta betalt för digitala föreställningar känslig på samma sätt som för en del museer. För de offentligt finansierade kulturverksamheterna utgör de offentliga bidragen en grundfinansiering som medför att intäkter från fysiska eller digitala arrangemang inte behöver täcka alla verksamhetens kostnader.

Av våra intervjuer framgår att inte heller stora internationella scenkonst- och musikaktörer med digitala plattformar får ekonomin att gå runt för det digitala utbudet.<sup>97</sup> Det finns också en osäkerhet kring betalningsviljan för det digitala kulturutbudet.<sup>98</sup> Att utbudet under pandemin tillgängliggjorts utan kostnad kan ha skapat en förväntan hos publiken att det ska vara gratis även framöver. En jämförelse kan göras med tidningsbranschen som inledningsvis tillgäng-

---

<sup>96</sup> Även om inträdesavgift fortfarande tas ut för specialutställningar.

<sup>97</sup> Trots att det digitala utbudet har potential att nå fler än det analoga och trots att man kan ta betalt under en längre period för digitala utbud som inte förmedlas live.

<sup>98</sup> Även om en norsk studie indikerar att folk vore redo att betala för digitalt förmedlad kultur. Se Kulturanalys Norden 2021.

liggjorde sitt innehåll gratis och där många företag fortfarande kämpar med att hitta fungerande affärsmodeller.<sup>99</sup> Det är inte rimligt att offentliga kulturinstitutioners digitala utbud ska finansieras helt av egna intäkter, men det är heller inte rimligt att det digitala utbudet till hundra procent bärs upp av offentlig finansiering.

Tillsammans med flera kulturorganisationer genomförde analys- och kommunikationsföretaget Insight Intelligence 2020 och 2021 enkätundersökningar om digitala kulturvanor. Enligt undersökningarna föredrar en stor majoritet av respondenterna att ta del av kultur fysiskt framför att ta del av kultur digitalt. Det gäller allt från böcker och biofilmer till teaterföreställningar och museer. I undersökningarna ställdes även frågor om respondenternas vilja att betala för att ta del av digital kultur, och resultaten tyder på att viljan att betala för digital kultur sjunkit under pandemin. år 2021 kunde 44 procent av respondenterna tänka sig att betala för att streama nya filmer och 23 procent kunde tänka sig att betala för att streama konserter inom till exempel pop och rock. För klassisk musik, scenkonst, konstupställningar och digitala museibesök var andelarna lägre, mellan 4 och 13 procent.<sup>100</sup>

Det är troligt att utbud som konsumenter förväntas betala för behöver hålla en högre kvalitet än digitalt utbud som sprids utan kostnad. Det digitala utbudet kommer antagligen att behöva bli något mer än enbart en avfilmad version av det analoga utbudet, vilket vi beskriver mer ingående i kapitel 6. För att främja utvecklingen av ett digitalt kulturutbud som genererar intäkter för kultursektorn behövs någon form av politisk insats som möjliggör för kultursektorn att pröva och utveckla intäktsmodeller och den ekonomiska potentialen i det digitala kulturutbudet.

### 3.4.2 Digitaliseringen av kulturarvet brådskar och innebär ingen besparing

Aktörer inom både museiområdet och arkivområdet vittnar om att det finns mycket stora behov av att digitalisera kulturarvet och att Sverige inom det här området hamnat efter många andra länder. Det handlar om att skapa digitala versioner av fysiska föremål, böcker och arkivmaterial som finns i samlingarna på museer, arkiv och bibliotek.

---

<sup>99</sup> Se till exempel Hartelius, A. 2018.

<sup>100</sup> Insight Intelligence med flera 2020; Insight Intelligence med flera 2021.

Att digitalisera kulturarvet ökar befolkningens tillgång till vår gemensamma historia, oavsett var i landet de bor. Digitala samlingar kan utgöra en resurs och innebära tidsbesparingar för bland annat skolor, forskning och näringslivet.<sup>101</sup> Att samlingarna digitaliseras möjliggör dessutom för museerna att utveckla sitt eget arbete med digital förmedling och digital publik verksamhet, vilket lyfts fram av aktörer som vi har intervjuat.

Den bild som vi fått under vårt arbete är att behovet av digitalisering av samlingarna finns inom hela kulturarvssektorn och omfattar såväl statliga och regionala som kommunala verksamheter, men också icke-offentliga verksamheter som arbetslivsmuseer och hembygdsföreningar.

Många museer och kulturarvsinstitutioner saknar i dag de resurser som de behöver för att kunna bedriva ett effektivt arbete med att digitalisera samlingarna. Det hänger ihop med den underfinansiering och urholkning som vi har beskrivit i avsnitt 3.2.1. Museerna har länge signalerat om den svåra ekonomiska situationen och Arkivutredningen bedömer att arkivsektorn är underfinansierad.<sup>102</sup> I våra intervjuer och de underlag som vi har fått från museer framgår att bristen på ekonomiska resurser och personal utgör hinder för att digitalisera samlingarna. För många museer har pandemin dessutom medfört försämrad ekonomi och att de behövt säga upp personal.

Även om digitaliseringen av samlingarna kan medföra tidsbesparingar för externa användare innebär den inga direkta tidsbesparingar för kulturarvsinstitutionerna. De fysiska föremål som digitaliseras ska även fortsatt bevaras. Digitalisering medför alltså inte bara ett arbete med att skapa digitala versioner av föremålen utan även en långsiktig förvaltning av dubbla samlingar – de fysiska föremålen respektive de digitala versionerna av föremålen. Den digitala samlingen behöver, precis som de fysiska föremålen, vårdas för att vara hållbar över tid. Den digitala utvecklingen gör att digitala filer som sparas i dag och sedan lämnas orörda kan vara oläsbara om 10–20 år. Den metadata som dokumenteras om de digitala föremålen är centrala för att möjliggöra sökbarhet och tolkning av de digitala samlingarna.

För att säkerställa ett långsiktigt bevarande och hög användbarhet är det viktigt att kulturarvsinstitutionerna agerar med hög kompetens när föremålen digitaliseras. Särskilt för mindre kulturarvs-

---

<sup>101</sup> Amréus, L. med flera 2021.

<sup>102</sup> SOU 2019:58.

aktörer behövs därför vägledning och kompetensutveckling. För att aktörerna fullt ut ska kunna använda sig av de digitala samlingarna behövs även kompetensutveckling kring digital förmedling och digitala arrangemang, vilket vi beskriver mer ingående i avsnitt 3.4.3.

I arbetet med digitalisering finns potentiella samordningsvinster för både kulturarvsaktörerna och för dem som tar del av de digitala samlingarna. Vi ser därför positivt på den vision för ett gemensamt digitaliseringsarbete som de centrala museerna tagit fram.<sup>103</sup> På sikt bedömer vi att de prioriteringar som beskrivs i visionen även kan användas för att utforma en digitaliseringssatsning för alla typer av museer.

### 3.4.3 Den digitala kompetensen behöver öka

Under pandemin har användningen av digitala verktyg inom kultursektorn ökat kraftigt.<sup>104</sup> Många verksamheter har tagit ett stort digitalt kliv framåt. Det digitala klivet har varit nödvändigt under pandemin men det har också synliggjort behovet av att utveckla den digitala kompetensen inom kulturområdet.<sup>105</sup> I intervjuer med utredningen har aktörer inom flera olika konst- och kulturområden tagit upp att digitala sändningar och arrangemang med hög kvalitet ställer krav på en stärkt digital kompetens.

I de underlag som vi har tagit del av framstår behovet av att utveckla den digitala kompetensen som särskilt stort inom museiområdet.<sup>106</sup> Många museer beskriver behov av att utveckla den befintliga personalens digitala kompetens eller komplettera personalens nuvarande kompetens genom att rekrytera personer med digital kompetens. En del museer ser särskilt behov av personer som har kompetens inom både kulturarv och digital teknik. Den digitala kompetensen är viktig i alla led, men museerna beskriver främst att de behöver ytterligare kompetens för att skapa och förmedla digitala arrangemang och programaktiviteter. Inom scenkonstområdet finns motsvarande behov av kompetensutveckling för att kunna filma föreställningar och konserter med hög kvalitet och använda den digitala tekniken för att utveckla konst- och kulturuttryck.

---

<sup>103</sup> Opublicerat underlag från Centralmuseernas samarbetsråd.

<sup>104</sup> Se till exempel Svensk Scenkonst 2021; Post- och telestyrelsen 2021.

<sup>105</sup> Ibid.

<sup>106</sup> I centralmuseernas budgetunderlag för 2022–2024 finns gemensamma skrivningar om de behov som digitaliseringen ger upphov till. Se till exempel Nationalmuseum 2021.

### 3.4.4 E-böcker medför ekonomiska utmaningar

Under flera års tid har det funnits en trend där folkbibliotekens utlåning av e-böcker ökat samtidigt som utlåningen av fysiska böcker har minskat. Utlåningen av e-böcker ökade 2020 med 32 procent samtidigt som utlåningen av fysiska medier minskade med 8 procent. År 2020 var en av tio utlånade böcker en e-bok.<sup>107</sup> Enligt uppgifter som vi har tagit del av varierar omfattningen av utlåningen av e-böcker mellan olika kommuner och även mellan olika delar av samma kommun. Enligt våra intervjuer är det främst resursstarka låntagare som lånar e-böcker via biblioteken.

Utlån av e-böcker genererar kostnader för folkbiblioteken enligt en annan logik än utlån av fysiska böcker. En fysisk bok köps in av biblioteken vid ett tillfälle och kan sedan lånas ut hur många gånger som helst utan att det kostar biblioteken något. Författaren får ingen upphovsrättslig ersättning av biblioteket för nyttjandet av deras verk utan får i stället biblioteksersättning som bekostas av staten. För utlån av en e-bok betalar biblioteket däremot en summa till förlaget för varje utlåningstillfälle samtidigt som den statliga biblioteksersättningen inte gäller för e-böcker. Hela kostnaden för folkbibliotekens utlåning av e-böcker hamnar alltså på kommunerna medan staten står för en del av kostnaden för utlån av fysiska böcker.

Av ekonomiska skäl begränsar många folkbibliotek antalet utlån av e-böcker. Under pandemin har visserligen många kommuner utökat möjligheterna för invånarna att låna e-böcker.<sup>108</sup> Men det finns också folkbibliotek som under pandemin av ekonomiska skäl periodvis stängt möjligheten för allmänheten att låna e-böcker.<sup>109</sup>

Det finns uppgifter om att den ökade utlåningen av e-böcker kan medföra att folkbiblioteken måste dra ned på kostnaderna för inköp av fysiska böcker.<sup>110</sup> Sedan 2015 har de ekonomiska resurser som folkbiblioteken lägger på e-medier ökat kontinuerligt, medan de resurser som folkbiblioteken lägger på fysiska medier har minskat.<sup>111</sup> Post- och telestyrelsen bedömer att förlagens sätt att ta betalt för bibliotekens utlån av e-böcker riskerar att fördröja digitaliseringen av folkbiblioteken.<sup>112</sup>

<sup>107</sup> Kungliga biblioteket 2021.

<sup>108</sup> Svensk biblioteksörening 2021.

<sup>109</sup> Svensk biblioteksörening 2021b.

<sup>110</sup> Se till exempel SVT Nyheter 2019.

<sup>111</sup> Kungliga biblioteket 2021b.

<sup>112</sup> Post- och telestyrelsen 2021.

Det har gjorts försök till gemensamma och samordnade insatser för att skapa bättre ekonomiska förutsättningar för folkbiblioteken att låna ut e-böcker. Bland annat har Adda (tidigare SKL Kommentus, ägs av SKR) upphandlat ett gemensamt ramavtal för e-litteratur till folkbibliotek.<sup>113</sup> Enligt aktörer som vi har intervjuat har initiativen än så länge inte haft någon avgörande inverkan för folkbibliotekens ekonomiska förutsättningar att låna ut e-böcker.

Om trenden med ökad utlåning av e-böcker fortsätter samtidigt som kommunernas ekonomiska förutsättningar försämras riskerar skillnaderna i tillgång till både e-böcker och fysiska böcker att öka mellan olika delar av landet. I förslaget till nationell biblioteksstrategi föreslår Kungliga biblioteket att en plattform för bibliotekens tillhandahållande av e-böcker utvecklas på nationell nivå och att en nationell biblioteksmyndighet ges i uppdrag att samordna förhandlingar för att tillgängliggöra bland annat e-böcker för hela det allmänna biblioteksväsendet.<sup>114</sup> Förslaget är intressant men lämnar också många obesvarade frågor, vilket framgår av flera remissvar.<sup>115</sup> Vi bedömer att frågan om finansiering och samordning av bibliotekens utlåning av e-böcker behöver utredas vidare.

### 3.4.5 Den digitala utvecklingen medför behov av nya lösningar för filmen

Även filmområdet är under stor och snabb förändring. Nya sätt att producera, distribuera och konsumera film och rörlig bild växer fram. Detta är en utveckling som varit på gång länge men som under pandemin har accelererat kraftigt. Under 2020 tittade 92 procent av befolkningen på rörlig bild i någon form en genomsnittlig dag. Fler än tidigare såg på streamad tv och 70 procent av befolkningen mellan 9 och 79 år hade tillgång till ett abonnemang på en streamingtjänst.<sup>116</sup>

Den digitala utvecklingen och globala aktörers framväxt innebär nya möjligheter för svensk film men utmanar också etablerade strukturer. Detta blev särskilt tydligt under pandemin när till exempel många biografer höll stängt till följd av restriktioner vilket påverkat hela filmproduktionens ekosystem. Filminstitutet beskriver hur affärs-

<sup>113</sup> Sveriges Kommuner och Regioner 2021b.

<sup>114</sup> Kungliga biblioteket 2019.

<sup>115</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2019c; Svensk biblioteksörening 2019; Sveriges författarfond 2019; Svenska Förläggareföreningen 2019.

<sup>116</sup> Nordicom 2021.

modellen för filmproduktion, som länge byggt på biografvisningar, helt havererat. Så länge det inte finns en ny fungerande affärsmodell väntas offentligt stöd bli viktigare för bolagen i sektorn.<sup>117</sup> Vi bedömer att det behövs offentliga insatser för filmsektorns återstart och för att främja utvecklingen av nya affärsmodeller.

Även filmpolitiken behöver anpassas efter den utveckling som sker inom filmområdet. Den nya filmpolitiken antogs av riksdagen 2016 och syftade delvis till att svara mot utvecklingen inom området vilken hade synliggjort brister i den tidigare avtalsmodellen.<sup>118</sup> Utredningen ser dock att det återstår flera frågor om filmpolitikens väg framåt. För att nå visionen för svensk film och de sju målen som leder den nationella filmpolitiken bör politikens riktning tydliggöras i relation till de förändringar som sker inom filmområdet. Det handlar till exempel om kulturpolitiska avväganden avseende hur filmpolitiken ska förhålla sig till de nya aktörerna och plattformarna samt den ökade tillgången till och möjligheten att skapa film och rörlig bild i olika former. Även frågor om finansiering bör besvaras.

Med den nya helstatligt finansierade filmpolitiken lämnade staten den modell där också branschaktörer bidrog till att finansiera ny svensk film. I andra länder har olika lösningar introducerats för att stärka länken mellan konsumtion och produktion av film. Till exempel har flera länder infört avgifter för de digitala streamingföretag som fortsätter växa som aktörer inom filmområdet. Avgifterna används sedan för att finansiera stöd för filmproduktion.<sup>119</sup>

EU:s AV-direktiv (Audiovisual Media Service Directive) ger stöd för länder inom EU att ställa krav på avgifter både på nationella och internationella aktörer som är verksamma på den egna marknaden. Svenska aktörer kan därför komma att mötas av krav på avgifter när de är verksamma utomlands. Till exempel har det danska filminstitutet presenterat ett förslag på ett bidrag från större streamingtjänster till dansk film och tv på 7 procent av omsättningen.<sup>120</sup> Huruvida länken mellan konsumtion och produktion åter bör stärkas även i Sverige, och i så fall på vilket sätt, är en kulturpolitisk fråga som bör diskuteras framöver.

---

<sup>117</sup> Svenska Filminstitutet 2021.

<sup>118</sup> Prop. 2015/16:132.

<sup>119</sup> Kemppinen (kommande).

<sup>120</sup> Det Danske Filminstitut 2021.

När den nationella filmpolitiken lades om skulle den också bli en fullt ut integrerad del av kulturpolitiken.<sup>121</sup> Rörlig bild i olika former blir genom den digitala utvecklingen en allt större del av vårt samhälle och påverkar även det filmkulturella arbetet med bland annat barn och unga samt bevarandet av kulturarvet. Filminstitutet, som är ansvarigt för att genomföra den statliga filmpolitiken, har beskrivit för utredningen hur deras verktyg och medel i dag är begränsade i relation till deras samlade uppdrag. För att uppnå de kulturpolitiska målen behövs ett uppdaterat helhetsgrepp kring filmpolitiken.

### **3.4.6 Stödsystemen inom litteraturområdet är inte anpassade för digitala ljudböcker och e-böcker**

Under pandemin har försäljningen av digitala ljudböcker och e-böcker ökat, inte minst genom olika streamingtjänster.<sup>122</sup> Även utlåningen av elektroniska medier på bibliotek har ökat under pandemin.<sup>123</sup> Försäljning och utlån av digitala böcker är ingen ny företeelse. Både försäljningen och utlånen har ökat under flera års tid. Trots det är de offentliga insatserna inte helt anpassade till den digitala verkligheten.

### **Den minskade utlåningen av fysiska böcker påverkar statens konstnärspolitik**

Inom litteraturområdet är de stöd som Författarfonden fördelar inom ramen för biblioteksersättningen en central del av statens konstnärspolitik. En del av den individuella biblioteksersättningen fördelas till författare utifrån antalet utlån av deras verk. En annan del av biblioteksersättningen (den särskilda biblioteksersättningen och arbetsstipendier) fördelas till författarkollektivet helt eller delvis utifrån kvalitetskriterier. I sin helhet har biblioteksersättningen därmed både funktionen av en offentligrättslig ersättning och funktionen av ett bidrag som främjar litteraturområdets kvalitet och utveckling genom de stöd som fördelas med grund i kvalitetsbedömningar.<sup>124</sup>

---

<sup>121</sup> Prop. 2015/16:132.

<sup>122</sup> Svenska Bokhandlareföreningen och Svenska Förläggareföreningen 2021.

<sup>123</sup> Kungliga biblioteket 2021.

<sup>124</sup> Sveriges författarfond 2021; SOU 2018:23.



Storleken på den summa som Författarfonden delar ut inom bibliotek ersättning är helt beroende av bibliotekens utlån och bestånd av fysiska böcker. Utlån av e-böcker och digitala ljudböcker påverkar dock inte bibliotek ersättningens storlek. Vid utlån av digitala böcker styrs i stället författarens ersättning genom avtal mellan bibliotekens huvudmän och förlagen. Den konstnärspolitiska utredningen föreslår en särskild utredning om förutsättningarna för att inkludera utlån av e-böcker i bibliotek ersättning.<sup>125</sup> Enligt regeringens konstnärspolitiska skrivelse utgår utformningen av bibliotek ersättning från EU:s uthyrnings- och utlåningsdirektiv (direktiv 2006/115/EG). E-böcker omfattas i stället av ensamrätten, vilket gör att biblioteken behöver komma överens med rättighets-havarna (oftast förlagen) för att kunna erbjuda utlån av e-böcker. Författarna bör sedan få ersättning av förlagen.<sup>126</sup>

Om bibliotekslånen av e-böcker ökar samtidigt som lånen av fysiska böcker minskar medför det att de stöd som Författarfonden delar ut till författare, översättare, tecknare och fotografer inom ramen för bibliotek ersättning också minskar. Ett sätt att motverka en sådan utveckling är att höja bibliotek ersättningens grundbelopp, det vill säga den summa som staten avsätter per utlånad bok, i en sådan takt att det kan kompensera för minskad utlåning av fysiska böcker. Under perioden 2017–2021 har ökningarna av grundbeloppet varit av en sådan storlek att den summa som staten avsätter för bibliotek ersättning har ökat, trots att bibliotekens utlån av fysiska böcker har minskat. Även om den minskade utlåningen av e-böcker än så länge inte medfört att bibliotek ersättning minskat bedömer vi att det vore mer hållbart att eftersträva ett system som tar hänsyn till utlåningen av e-böcker.

Den funktion som den individuella bibliotek ersättning fyller tillgodoses genom avtal mellan förlag och författare om ekonomisk ersättning när verk lånas ut. När det gäller den kollektiva del som Författarfonden fördelar som särskild bibliotek ersättning och stipendier finns dock ingen motsvarighet vid utlån av e-böcker. Dessa stöd har en stor kulturpolitisk betydelse eftersom de stöttar författarskap som inte genererar lika många utlån och är mindre kommersiellt gångbara.

---

<sup>125</sup> SOU 2018:23.

<sup>126</sup> Skr. 2020/21:109. För en mer omfattande beskrivning se prop. 2013/14:3.

För att främja mångfald och kvalitet i litteraturutgivningen finns skäl att, genom kulturpolitiska insatser, kompensera för utvecklingen vad gäller utlån av e-böcker respektive fysiska böcker. Frågan är komplicerad och det har inte varit möjligt för oss att undersöka den på djupet. En djupare utredning av hur den ökade utlåningen av e-böcker påverkar författarnas villkor är dock motiverad.

### **Ett särskilt stöd kan öka mångfalden i utbudet av ljudböcker**

Även stödet för utgivning av litteratur kan behöva ses över i ljuset av den digitala utvecklingen. Det stöd för utgivning av litteratur som fördelas av Kulturrådet är visserligen teknikneutralt och kan tilldelas både tryckta titlar och titlar som endast ges ut i elektronisk form. Stödet kan dock (med vissa undantag) bara sökas för den första upplagan av en titel. Eftersom i princip alla böcker i Sverige i den första upplagan ges ut som pappersbok är möjligheterna att beviljas litteraturstöd för utgivning av litteratur i digitalt format i praktiken små.

Litteraturstödet är viktigt för att säkra utgivningen av smalare litteratur som har hög konstnärlig kvalitet men som inte bedöms kunna bära sig på den kommersiella bokmarknaden. Stödet bidrar därmed till en mångfacetterad bokutgivning. Statistik över bokförsäljningen visar att en allt större del av konsumenterna tar del av böcker i digitala format. Framför allt har ljudböcker via digitala abonnemangstjänster ökat.<sup>127</sup> Många titlar ges i dag varken ut som e-bok eller ljudbok och utvecklingen riskerar att påverka mångfalden i litteraturutgivningen.<sup>128</sup> Enligt våra intervjuer kostar det relativt mycket att producera en ljudbok, och för många titlar som getts ut i tryckt form bär det sig inte ekonomiskt att ge ut dem som ljudbok. Det innebär att mångfalden av ljudböcker blir mindre än utbudet av tryckta böcker.

Om utvecklingen att allt fler tar del av ljudböcker fortsätter kan det finnas skäl att se över om mångfalden av ljudböcker kan öka med hjälp av ett särskilt statligt stöd för att producera ljudböcker av tidigare utgivna titlar. På detta sätt skulle även smalare litteratur kunna tillgängliggöras i ett format som många konsumenter uppskattar. Dess-

---

<sup>127</sup> Egen sammanställning utifrån Svenska Bokhandlareföreningen och Svenska Förläggareföreningen 2021; Svenska Bokhandlareföreningen och Svenska Förläggareföreningen 2019; Svenska Bokhandlareföreningen och Svenska Förläggareföreningen 2017.

<sup>128</sup> Statens kulturråd 2021.

utom skulle fler författarskap och mindre förlag i högre grad kunna dra nytta av den ökade försäljningen av litteratur i digitala format.

### 3.4.7 Uppföljningen av digital kulturverksamhet behöver utvecklas

Inom områden som kulturarv, museer och scenkonst har arbete med digitalisering och digital verksamhet pågått under en längre tid. Pandemin har aktualiserat frågan om hur digital verksamhet mäts och värderas av huvudmän, uppdragsgivare och bidragsgivare och i statistiska undersökningar.

I den museistatistik som Myndigheten för kulturanalys tar fram presenteras fysiska besök vid museerna. I Kulturrådets uppföljningar av bidragsgivningen till regional kulturverksamhet och till det fria kulturlivet inom musik och scenkonst ingår uppgifter om genomförda arrangemang och publik. Före pandemin efterfrågades inga särskilda uppgifter om digital verksamhet i Kulturrådets uppföljningar.<sup>129</sup> I Myndigheten för kulturanalys museistatistik ingick däremot besök på museernas webbplatser i statistiken.

För att vara relevanta framöver behöver systemen för statistik och uppföljning hänga med i utvecklingen och i högre grad inkludera information om digital verksamhet. Huvudmän, bidragsgivande myndigheter och statistikansvariga myndigheter behöver se över på vilket sätt digital verksamhet kan inkluderas i uppföljningar och statistik. Om kulturverksamheter inte ges möjlighet och uppmanas att redovisa sin digitala verksamhet finns en risk att den uppfattas som mindre viktig och nedprioriteras. Samtidigt är det svårt att mäta och värdera digitala besök i relation till fysiska besök. Här återstår ett större utvecklingsarbete.

### 3.4.8 Bedömningar

- Under pandemin har det skett en utveckling vad gäller kulturverksamheternas arbete med att tillgängliggöra sitt utbud digitalt. För att denna utveckling ska kunna tas tillvara och fortgå efter pandemin krävs ökade resurser. Bidragsordningar och andra

---

<sup>129</sup> För regional enskild arkivverksamhet ingår dock en statistisk uppgift om samlingarnas digitala sökbarhet.

stödstrukturer för offentliga kulturinsatser är i hög grad uppbyggd utifrån analog verksamhet. Dessa behöver anpassas så att de även inkluderar digital verksamhet.

- Det behövs en storskalig satsning på digitalisering inom hela kulturarvssektorn och denna satsning bör omfatta såväl statliga som regionala och kommunala verksamheter samt icke-offentliga verksamheter som till exempel arbetslivsmuseer och hembygdsföreningar.
- Frågan om nationell samordning av bibliotekens utlåning av e-böcker behöver utredas vidare. Utredningen bör även undersöka om statens konstnärspolitiska insatser för författare, fotografer och illustratörer behöver förändras med anledningen av den ökade utlåningen av digitala medier.
- Den digitala utvecklingen och andra förändringar inom filmområdet ställer krav på nya lösningar för filmsektorns aktörer och filmpolitiken framöver. Det behövs offentliga insatser för filmsektorns återstart och för att främja utvecklingen av nya affärsmodeller. Filmpolitikens väg framåt i det nya landskapet bör även tydliggöras.
- Huvudmän, bidragsgivande myndigheter och statistikansvariga myndigheter behöver se över på vilket sätt digital verksamhet kan inkluderas i uppföljningar och statistik.

### 3.5 Kunskapen om upphovsrätt behöver öka

Förutom den tekniska kompetensen att genomföra digital verksamhet finns även behov av att utveckla konstnärers och kulturverksamheters kompetens kring upphovsrätt när kultur tillgängliggörs digitalt.<sup>130</sup> Konstnärer behöver specialiserad rådgivning och stöd om den komplexa marknaden de verkar inom.<sup>131</sup> Det är även viktigt att höja kunskapen om upphovsrätt hos politiker, myndigheter, kulturinstitutioner, allmänheten, köpare och olika branschaktörer.<sup>132</sup> När den digitala utvecklingen fortsätter väntas nya tekniker, som "blockchain",

---

<sup>130</sup> Konstnärsnämnden 2021c.

<sup>131</sup> Ibid; SOU 2018:23.

<sup>132</sup> Konstnärsnämnden 2021c.

medföra nya förutsättningar för kulturområdets aktörer att förhålla sig till.

Under 2021 hade Konstnärsnämnden i uppdrag från regeringen att analysera konstnärernas förutsättningar att verka i det nya digitala landskapet.<sup>133</sup> I sin redovisning av uppdraget pekar Konstnärsnämnden på att det finns ett stort behov av stöd i upphovsrättsliga frågor både bland konstnärer och bland institutioner och organisationer. För att skapa ett hållbart kulturellt ekosystem där konstnärerna kan försörja sig krävs att kunskapen om hur upphovsrätten fungerar på en digitaliserad marknad ökar i kultursektorn. Detta gäller både för enskilda konstnärer och för de organisationer som köper det som konstnärerna producerar.

Konstnärer får inte nödvändigtvis den kunskap om upphovsrätt som de behöver, vare sig under sin utbildning eller senare.<sup>134</sup> Konstnärsnämnden konstaterar i sin redovisning att konstnärernas upphovsrättsorganisationer och yrkesorganisationer samt myndigheter på olika sätt har möjlighet att bidra med kunskapshöjande insatser. Den vägledande information som myndigheterna Patent- och registreringsverket (PRV), Tillväxtverket och Konstnärsnämnden tillhandahåller är bra, men den behöver utvecklas och byggas ut. Yrkes- och upphovsrättsorganisationerna har kompetens om sina medlemmars (yrkesgruppernas) behov, och bör därför ansvara för den direkta rådgivningen. De har dock begränsade resurser och efterlyser ökade möjligheter att utföra informationsinsatserna mer effektivt.<sup>135</sup> Vi bedömer att organisationerna bör tillföras resurser för detta ändamål.

### 3.5.1 EU:s nya upphovsrättsdirektiv kan stärka konstnärernas ekonomiska förutsättningar

I april 2019 antog EU det så kallade DSM-direktivet (*Digital Single Market*) som syftar till att underlätta en gemensam inre marknad för digital användning av upphovsrättsligt skyddat material.<sup>136</sup> I skrivande stund är det oklart hur direktivet kommer att implementeras i svensk lag. Klart är dock att de val som görs i implementeringen av direktivet kommer ha stor betydelse för förutsättningarna att för-

<sup>133</sup> Ku2020/02624.

<sup>134</sup> Kirchhoff, A. och Kirchhoff, M. 2021; Konstnärsnämnden 2021c.

<sup>135</sup> Ibid.

<sup>136</sup> EU:s direktiv 2019/790 om upphovsrätt och närstående rättigheter på den digitala inre marknaden.

sörja sig som konstnär och för upphovsrättsfrågornas utveckling inom ramen för den digitala marknaden.

Vissa artiklar i direktivet har lyfts fram som särskilt betydelsefulla för konstnärers möjligheter att försörja sig. Framför allt gäller det artiklarna 18–23 där den så kallade transparenstriangeln beskrivs.<sup>137</sup> Transparenstriangeln handlar om att upphovspersoner ska ha rätt till lämplig och proportionerlig ersättning för nyttjandet av deras verk och att motparten ska vara transparent med hur verken utnyttjas.<sup>138</sup>

I dagsläget saknas överblick och kunskap om hur stor del av intäkterna från till exempel digitala plattformar med konstnärligt innehåll som tillfaller konstnärerna. Svårigheterna att följa intäkterna har bland annat att göra med de nya affärsmodeller som utvecklats i och med digitaliseringen. Många av de digitala affärsmodellerna är snabbt föränderliga och inte öppna och transparenta.

Nämnda artiklar kan även möjliggöra ett skydd mot de negativa effekterna för upphovspersoner av så kallade friköp (*buy out contracts*).<sup>139</sup> Friköp är en affärsmodell som innebär att den ekonomiska upphovsrätten i sin helhet övergår från upphovspersonen till en motpart. För detta betalar motparten, till exempel en producent eller utgivare, en engångsersättning till upphovspersonen.<sup>140</sup> Tillämpningen av friköp har också beskrivits som en växande trend som utvecklas vid sidan av äldre affärsmodeller som bygger på succesiva ersättningar till konstnärerna, allt eftersom ett verk används och ger intäkter.<sup>141</sup> I de fall där friköp används i stället för traditionella royaltymodeller medför det omfattande överföringar av ersättningar som inte längre tillfaller konstnärerna som kollektiv utan i stället tillfaller producenter, utgivare och teknikföretag. Friköp är en viktig förklaring till den negativa inkomstutvecklingen för konstnärer, om än inte den enda.<sup>142</sup>

Det finns olika anledningar till friköp. Det kan handla om internationella bolags och riskkapitalisters medvetna val, men också om

---

<sup>137</sup> Se till exempel Konstnärsnämnden 2021c.

<sup>138</sup> Hur och i vilken omfattning ett verk används på internet måste rapporteras till upphovspersonen. Upphovspersonen ges då möjlighet att omförhandla ett oskäligt avtal och få en högre ersättning om det visar sig att den är oproportionerligt låg i förhållande till användningen. Upphovspersonen ges också möjlighet att, under vissa förutsättningar, återkalla rättigheter som tidigare licensierats. Ett exempel på detta är om rättigheterna inte har använts på avtalat sätt.

<sup>139</sup> ECSA 2021.

<sup>140</sup> Konstnärsnämnden 2021c.

<sup>141</sup> Ibid.

<sup>142</sup> Ibid.

att aktörer inte har kunskap om vilka rättigheter de faktiskt behöver ta hänsyn till inom ramen för produktionen.<sup>143</sup> I vissa fall kan dock friköp vara en nödvändig affärsmodell för att exempelvis aktörer som inte verkar på en kommersiell marknad ska kunna utföra sitt uppdrag med en rimlig grad av förutsägbarhet.

En annan artikel i DSM-direktivet som har varit föremål för en omfattande debatt är artikel 17 om ansvar för plattformar för användaruppladdat upphovsrättsligt skyddat innehåll. Artikel 17 tydliggör att vissa typer av plattformstjänster som tjänar pengar på att tillgängliggöra stora mängder upphovsrättsligt skyddade verk uppladdade av dess användare har ett upphovsrättsligt ansvar för nyttjandet.

Flera av dagens intäktsmodeller på internet medför att konstnärerna blir utan tillkommande ersättningar eftersom konstverk tillgängliggörs gratis för allmänheten på olika plattformar av dem som nyttjar plattformarna. Konstverken ger underlag för annonsförsäljning genom antalet klick som de genererar, men det är användarna av plattformarna och inte plattformarna själva som görs ansvariga för de tillgängliggjorda konstverken. Även producenter och utgivare förlorar intäkter och försöker konkurrera med hjälp av gratiskultur och genom att kräva mer av konstnärerna för samma eller lägre ersättning. Det har skapats en maktobalans som har gjort det svårt för enskilda konstnärer och deras organisationer att bevaka rättigheterna.<sup>144</sup>

I sin redovisning av digitaliseringens konsekvenser för konstnärers villkor konstaterar Konstnärsnämnden att befintliga tjänster och affärsmodeller på den digitala marknaden inte är hållbara ur konstnärernas perspektiv eftersom de inte ger konstnärerna skäliga ersättningar för användningen av deras verk.<sup>145</sup> Konstnärer och deras organisationer kommer dessutom ofta in när det är för sent att påverka utvecklingen av nya tjänster på den digitala marknaden. Om konstnärerna kommer in i ett tidigare skede, vid själva utformningen av digitala innovationer så kan det skapa bättre förutsättningar för hållbara lösningar. Konstnärers medverkan kan på ett positivt sätt hjälpa till att utveckla en tjänst genom att höja kvaliteten och göra den konkurrenskraftig. Vi delar Konstnärsnämndens bedömning att konstnärer behöver komma in tidigare i innovationsprocessen och att förutsättningar behöver skapas för detta.

---

<sup>143</sup> Ibid.

<sup>144</sup> Ibid.

<sup>145</sup> Ibid.

Att föreslå ändringar i upphovsrättslagstiftningen utgör inte en del av den här utredningens uppdrag. Däremot vill vi understryka att implementeringen av DSM-direktivet är ett unikt tillfälle att åtgärda brister, korrigera intäktsströmmar och stärka konstnärernas rättigheter.<sup>146</sup> Det är betydelsefullt för konstnärers möjlighet att försörja sig att direktivet införlivas i svensk lag på ett sådant sätt att konstnärernas ställning förstärks och att obalansen minskar.<sup>147</sup> Men implementeringen är också viktig för kulturverksamhetens möjligheter att arrangera och producera inom de konstnärliga områdena. Det är angeläget att det skapas en bra balans mellan olika parter rättigheter och förutsättningar.

### Ny lagstiftning ställer krav på utbildningsanordnare

Genom DSM-direktivet stärks upphovsrätten. Samtidigt förutsätter upphovsrätten alltjämt att upphovspersonskollektivet har de kunskaper om lagrummet som krävs för att tillvarata sina rättigheter. Kunskap om upphovsrätt kommer vara en central tillgång för upphovspersoner i framtiden, och utbildningsinstitutionerna har ett ansvar för att säkerställa att studenterna får den kunskap de behöver.

Konstnärsnämndens undersökning av hur digitaliseringen påverkar konstnärers villkor visar att flera av konstnärernas yrkes- och upphovsrättsorganisationer lägger mycket tid och pengar på att informera om upphovsrätten på konstnärliga utbildningar. Konstnärernas organisationer har därför lyft att lärarna på konstnärliga utbildningar i stället bör utbildas i upphovsrätt samt att det i undervisningsplanen bör finnas tydliga riktlinjer om att upphovsrätten ska vara en obligatorisk del för studenterna.<sup>148</sup> De behöver kunskap om upphovsrätten innan de kommer ut i yrkeslivet, för att förstå varför den finns och hur de ska använda sig av den. Detta har även framförts av Patent- och registreringsverket (PRV) i deras remissvar till konstnärspolitiska utredningen.<sup>149</sup>

---

<sup>146</sup> Ibid.

<sup>147</sup> Den pågående utredningen om det nuvarande systemet för privatkopieringsersättning (Dir. 2020:82 Ersättning till rättighetshavare vid privatkopiering) är ett annat lagstiftningsinitiativ av stor betydelse för konstnärer. Utredaren ska göra en fullständig översyn av privatkopieringsersättningen och lämna förslag på nödvändiga författningsändringar för att modernisera och effektivisera ersättningen. Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 21 februari 2022.

<sup>148</sup> Konstnärsnämnden 2021c.

<sup>149</sup> Ibid.



En utredning om hur upphovsrättsliga frågor behandlas i eftergymnasiala musikutbildningar visar att utbildningsanordnarna tar de avtals- och upphovsrättsliga frågorna på allvar i utbildningarna. Där-  
emot examinerar de inte alltid studenterna i kurser om upphovsrätt. Utredningen visade att det fanns en stor variation på hur och i vilken omfattning utbildningsanordnarna säkerställer att studenterna har tagit till sig relevanta juridiska kunskaper inom ramen för utbildningstiden.<sup>150</sup>

### 3.5.2 Bedömningar

- För att främja utvecklingen av ett digitalt kulturutbud som genererar intäkter för kultursektorn behövs satsningar på utveckling av affärs- och betalningsmodeller där de konstnärer som bidrar med innehåll till nya tjänster på den digitala marknaden får skälig ersättning. Därutöver behövs nya affärsmodeller som möjliggör intäkter för de verksamheter – till exempel museer, musik- och scenkonstinstitutioner – som tillgängliggör kulturen.
- Implementeringen av EU:s upphovsrättsdirektiv i svensk lag kommer få konsekvenser för konstnärers möjligheter att försörja sig. Det är viktigt att följa och analysera hur direktivets implementering påverkar konstnärernas villkor samt kulturarrangörernas och producenternas möjlighet att utveckla sin verksamhet.
- Det behövs mer kunskap om upphovsrätt både bland dem som vill använda konstnärers verk och konstnärerna själva.

## 3.6 Förutsättningar för konstnärlig utveckling

För att kulturen ska kunna vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft krävs en kontinuerlig förnyelse inom kulturområdet. Det kräver i sin tur att det finns ekonomiska förutsättningar för konstnärlig utveckling. En annan viktig förutsättning är att det finns plattformar där utveckling kan ske. Utveckling uppstår ofta i mötet mellan aktörer och individer som har olika kompetenser, erfarenheter och konstnärliga uttryck. I det sammanhanget är internatio-

---

<sup>150</sup> Kirchhoff, A. och Kirchhoff, M. 2021.

nella utbyten viktiga eftersom de skapar ett inflöde av perspektiv och konstnärliga uttryck till kulturaktörer i Sverige.

Kontaktpunkter och flöde mellan kulturinstitutioner och det fria kulturlivet är också viktigt för att stimulera konstnärlig utveckling. De kunskaper och andra resurser som byggs upp i institutioner och kulturverksamheter som funnits länge är viktiga och måste värnas. Men för att kulturlivet ska utvecklas behöver det också finnas utrymme för nya aktörer att etablera sig i kulturlivet.

### 3.6.1 Internationellt utbyte främjar konstnärlig utveckling

Svensk kultur har en stark ställning internationellt, särskilt i relation till vårt lands storlek. Men det är inte en position att ta för given. För att behålla positionen krävs ett fortsatt offensivt förhållningssätt och underhåll av relationer, samarbeten och förtroenden, men kanske framför allt bibehållen hög konstnärlig kvalitet. Att snabbt återupprätta avbrutna samarbeten och utbyten som svenska konstnärer och kulturutövare skulle deltagit i om det inte vore för pandemin är av högsta vikt, inte minst ur ett långsiktigt kvalitetsperspektiv. Det lärande, den kunskapsöverföring och den ömsesidiga inspiration som stimuleras genom internationellt kulturutbyte och samarbete går inte att ersätta. De svenska och nordiska aktörer som i dag är etablerade i utlandet spelar en viktig roll för att främja svensk kultur och samarbeten internationellt, inte minst för ett långsiktigt och hållbart kulturutbyte. Det handlar bland annat om det arbete som bedrivs av Sveriges utsända kulturråd och främjare vid Sveriges ambassader och kulturinstitut i utlandet.

För stora delar av de kulturella och kreativa näringarna, exempelvis film, är det genom internationell synlighet, uppmärksamhet på festivaler och liknande som man attraherar talanger och kompetens till nya produktioner. Inom filmområdet är internationell synlighet även viktig för att få samfinansiering till nya svenska filmer, inte minst inom smalare genrer som dokumentär och arthouse-film.

I våra intervjuer med musiklivet pekar man på att nya marknader har växt fram på flera håll i världen och att det gäller för svenska artister att hålla sig framme och vara synliga i de länder där de nya

marknaderna finns. På de viktiga mässorna, festivalerna och marknaden generellt finns nu en extrem konkurrens om utrymmet.<sup>151</sup>

Vidare är det minst lika viktigt att internationella uttryck och professionella utövare kommer till Sverige och får arbeta med utövare och publik här. Sådana möten ger fler perspektiv, inspiration och kontakter.

Internationellt utbyte främjar konstnärlig utveckling på flera sätt. Det främjar en större variation av uttryck och perspektiv, och därmed ett bredare kulturutbud i Sverige. Ett fritt utbyte av konstnärliga impulser, metoder, kunskap och inte minst nätverk är centralt för konstens och kulturens fortsatta utveckling. Från våra intervjuer framgår att det finns ett omedelbart och omfattande behov av att återupprätta de internationella relationerna, inte minst konstnär till konstnär, särskilt som internationell samproduktion och samarbeten inte har prioriterats inom krisstödsfördelningen. Stöden för internationellt utbyte behöver stärkas, exempelvis vad gäller stöd till konstnärliga och kulturella nätverk, småskaligt kulturutbyte, residens, export och samarbeten.

Att till exempel exportstöd behövs och efterfrågas inom olika kulturområden har varit känt länge och nämndes redan i propositionen *Tid för kultur* 2009. Där konstaterades att aktörer som bokförlag, agenter, producenter, gallerier, utställningsarrangörer med flera har svårt att nå ut internationellt. Frågan om stöd till kulturexport beskrivs mer utförligt i avsnitt 5.3.3.

I Sverige saknas också ett särskilt statligt stöd för den självfinansiering som krävs från beviljade EU-projekt inom ramen för programmet Kreativa Europa. Sådana särskilda stöd finns i många andra EU-länder i syfte att förenkla för dem som vill söka bidrag från EU. Vi bedömer att avsaknaden av stöd för självfinansiering riskerar att hämma ansökningarna till Kreativa Europa och att en sådan stödform bör införas.

---

<sup>151</sup> Enligt intervjuer med bland annat Export Music Sweden, Svenska Institutet och Sveriges kulturråd i utlandet.

### 3.6.2 Det är svårt för nya aktörer att etablera sig i kulturlivet

Kvalitet och konstnärlig förnyelse främjas av att det finns en mångfald av aktörer som verkar inom kulturområdet. Som vi beskrivit tidigare utgör offentlig finansiering en viktig intäktskälla för stora delar av kultursektorn. Det gäller särskilt för de aktörer som går i det främsta ledet i den konstnärliga utvecklingen. Aktörer som arbetar med experimentell och nydanande kultur har en betydelsefull roll som pionjärer och inspiratörer för andra aktörer inom kultursektorn. Däremot kan de ha svårt att överleva på en marknad.

En mycket stor del av kulturbudgetarna på statlig, regional och kommunal nivå går till befintliga kulturinstitutioner. De offentliga stöd som är sökbara för det fria kulturlivet är generellt små och det är i regel mycket hård konkurrens om pengarna. I Stockholm fördelas en stor del av stödet till samma aktörer år efter år.<sup>152</sup> Vår bild är att detsamma även gäller de verksamhetsbidrag som Kulturrådet fördelar på statlig nivå.

Att möjligheten att bevilja verksamhetsbidrag till nya aktörer är begränsad hänger även ihop med att storleken på de offentliga stöden är för liten i relation till efterfrågan. Den urholkning av stöden som vi beskrivit i avsnitt 3.2.1 påverkar också inflödet av nya aktörer. I årsredovisningen för 2020 skriver Kulturrådet angående scenkonstområdet:

(...) även de fria teateraktörer som får bland de högsta årliga verksamhetsbidragen får se sina medel uppätta av fasta kostnader. Kulturrådet bedömer därför att det är svårt att öka antalet mottagare av verksamhetsbidrag inom området som avser teater och övriga uttryck.<sup>153</sup>

Verksamheter utvecklas med tiden och de etablerade aktörerna kan bygga upp resurser, erfarenheter och kvaliteter som är svåra för nya aktörer att konkurrera med. Dessa värden är förstås viktiga att värna om. Baksidan är att det kan leda till en stagnation och ha en konserverande effekt på kulturlivet. Även om konstnärlig utveckling sker inom redan etablerade kulturverksamheter behöver det också finnas utrymme för nya aktörer för att främja utvecklingen.

I sitt budgetunderlag bedömer Kulturrådet att brist på möjligheter att möta det fria kulturlivets efterfrågan på bidrag bland annat

---

<sup>152</sup> Sjöström, E. 2021.

<sup>153</sup> Statens kulturråd 2021e, s. 38.

kan utestänga nya aktörer från internationellt kulturutbyte, och att det på sikt kan hämma utvecklingen inom kultursektorn.<sup>154</sup>

Utställningsarrangörer inom bild- och formområdet har framfört till utredningen att även etablerade aktörer har svårt att få verksamhetsstöd från stat, region och kommun, och att det krävs flera års tidigare verksamhet innan en aktör kan få verksamhetsstöd. Verksamhet under dessa år kan till exempel finansieras med projektbidrag, men i praktiken kan det även innebära att arbetet till stor del behöver ske ideellt från utställningsarrangörens sida. Aktörer beskriver också att de genomför projekt efter projekt utan att beviljas verksamhetsstöd.

Att utformningen av stödsystem ofta är kortsiktiga med projektstöd och avgränsade insatser i stället för långsiktiga verksamhetsbidrag med möjlighet till längre åtaganden lyfts även fram av fackförbundet Scen & Film i ett underlag till utredningen. Bristen på långsiktiga stöd leder till en mycket fragmentarisk arbetsmarknad för de som är verksamma inom scen- och filmområdet, där yrkeslivet präglas av korta och osäkra anställningar – ofta även med låga löner och ersättningar. På verksamhetsnivå blir långsiktigheten lidande. Projekt är också i regel fokuserade på utåtriktad verksamhet, vilket gör det svårt att utveckla och etablera en verksamhet med projektfinansiering.

Vad gäller projektbidrag råder hård konkurrens om de bidrag som fördelas av Kulturrådet till det fria kulturlivet och de bidrag som fördelas av Kulturbryggan.<sup>155</sup> Ett sätt att skapa utrymme för nya aktörer att beviljas stöd är att generellt öka de statliga anslagen för bidrag till kulturlivet. Kulturrådet menar att de förstärkningar av anslagen för bidrag till det fria kulturlivet som genomfördes 2018 har lett till att nya aktörer kunnat beviljas stöd och att även ökningen 2021 kan medföra detta.<sup>156</sup> Vi bedömer att det är angeläget att dessa anslag förstärks ytterligare.

Det kan också finnas behov av att skapa särskilda strukturer för att på sikt skapa bättre förutsättningar för nya aktörer att etablera sig och bygga upp sin verksamhet. Det kan handla om mindre bidrag, så kallade ”seed-money”, som kan sökas för att utveckla en projektidé eller verksamhetsidé. Sådana mindre bidrag skulle då inriktas mot aktörer

---

<sup>154</sup> Statens kulturråd 2021c.

<sup>155</sup> Statens kulturråd 2021e; Konstnärsnämnden 2021d.

<sup>156</sup> Statens kulturråd 2021c.

som inte är mottagare av verksamhetsbidrag eller andra projektbidrag och bara kunna beviljas vid ett eller ett fåtal tillfällen. Bidragen bör också vara väldigt enkla för mottagarna att söka och redovisa.

### 3.6.3 Bristen på långsiktiga förutsättningar hämmar utvecklingen

Flera offentligt finansierade aktörer inom museer, bild och form, musik samt scenkonst har i intervjuer med utredningen tagit upp att de lever med kortsiktiga ekonomiska villkor. De får besked om ekonomiska förutsättningar för ett år i taget och ofta dessutom sent på året när nästa års verksamhet sedan länge är planerad. Samma sak gäller etablerade aktörer som är mottagare av verksamhetsbidrag inom det fria kulturlivet. Dessa får också besked om bidrag ett år i taget, trots att det ofta är samma aktörer som får stöd under många års tid.

Aktörer inom samtliga kulturområden har behov av att planera sin verksamhet långt i förväg. För en stor profilerad utställning vid ett museum börjar planeringen ofta flera år i förväg. Om utställningen innefattar lån av föremål och verk från andra museer i eller utanför Sverige är långsiktigheten extra viktig eftersom utställningen då behöver synkroniseras med planeringen vid andra museer. Motsvarande gäller stora uppsättningar vid teatrar och musikinstitutioner, som förutom den egna konstnärliga personalen kan involvera frilansande dramatiker, kompositörer, regissörer, koreografer och soloartister med flera. Upplevd osäkerhet kring de ekonomiska förutsättningarna kan därmed göra det svårt att initiera stora konstnärliga projekt eftersom det innebär ett risktagande.

Ettåriga stöd kan även leda till att fokus läggs på att prestera så bra som möjligt på kort sikt i syfte att säkerställa den offentliga finansieringen för nästa år. Risker är att konstnärligt utvecklingsarbete, som kan vara mycket värdefullt på lång sikt men som inte går att följa upp på kort sikt, blir lidande.

Särskilt i det fria kulturlivet är osäkerheten kring de långsiktiga, ekonomiska förutsättningarna stor. För de offentligt ägda institutionerna handlar frågan om ekonomiska förutsättningar främst om storleken på de ekonomiska bidragen, vilken kan variera över tid. För aktörerna inom den fria sektorn är det i högre grad även en fråga om huruvida de överhuvudtaget kommer beviljas offentlig finansiering. Det beror på att tröskeln för att minska stöd eller ändra i

bidragsgivningen till det fria kulturlivet är väsentligt lägre än tröskeln för att avveckla en offentligt ägd kulturinstitution. Sammantaget bedömer vi det som viktigt att skapa långsiktighet i verksamhetsstöden till kultursektorn.

### **3.6.4 Utbytet mellan det fria kulturlivet och institutioner bör öka**

Flödet mellan institutioner och det fria kulturlivet är viktigt för konstnärlig förnyelse och utveckling. Det fria kulturlivet består både av enskilda konstnärer och av organisationer som är fristående från institutionerna. Utbyte mellan det fria kulturlivet sker både genom att enskilda konstnärer anställs eller får uppdrag inom institutionerna och genom att institutioner och det fria kulturlivets aktörer samverkar.

Frilansande konstnärer kan arbeta i kortare anställningar eller på uppdrag inom institutioner och därigenom bidra till kvalitet och utveckling inom institutionerna, samtidigt som de själva får möjlighet att utvecklas. Även andra yrkesgrupper inom kultursektorn kan arbeta som frilansare och ha kortare anställningar eller uppdrag vid kulturinstitutioner.

De fristående aktörerna är ofta flexibla och experimentella men saknar de resurser som finns på institutionerna. Samverkan mellan kulturinstitutioner och det fria kulturlivet samt ideella aktörer kan möjliggöra kulturella och konstnärliga projekt som ingen av parterna hade kunnat genomföra själva. Vi bedömer att samverkan kan gynna utvecklingen hos både kulturinstitutioner och det fria kulturlivet och därför bör stimuleras med riktade bidrag.

### **Pandemin har hämmat utbytet mellan frilansande konstnärer och institutioner inom scenkonst och musik**

För att skapa förutsättningar för ett större flöde av frilansande konstnärer på institutionerna slöt fackförbund och arbetsgivarorganisationer inom musik- och scenkonstområdena under 1990-talet kollektivavtal som gjorde undantag från lagen om anställningsskydd (LAS) beträffande möjligheten att tidsbegränsat anställa konstnärlig personal. Avtalet möjliggjorde en större variation av de musiker,

skådespelare och dansare som publiken kunde se på scenerna. Fler frilansande musiker, skådespelare och dansare fick därigenom tillgång till arbetstillfällen vid de etablerade scenerna. Samtidigt minskade antalet musiker, skådespelare och dansare med tillsvidareanställning vid landets scener och det blev vanligare med korta kontrakt för till exempel regissörer och scenografer. För att skapa tryggare förutsättningar för scenkonstnärer skapades då alliansverksamheterna inom musik, teater och dans. Allianserna erbjuder en trygghet för frilansande musiker, skådespelare och dansare mellan de uppdrag som de får vid landets scener. På så vis bidrar allianserna till att det finns tillgång till frilansande konstnärer på högsta nivå.

När scenkonstinstitutionerna under pandemin inte kunde genomföra sin publika verksamhet på samma sätt som vanligt upphörde de i stort sett att anlita frilansande musiker, skådespelare och dansare. Efter pandemin är det viktigt att utbytet mellan det fria kulturlivet och institutioner återupptas och utökas. Att utbytet snabbt återupptas är viktigt för de frilansande konstnärernas försörjningsmöjligheter, och för att sektorn ska behålla och kunna fortsätta utveckla kompetens och spets.

Inom musik- och scenkonstområdena finns också stödformer som är inriktade mot att stimulera utbyte och samverkan mellan upphovspersoner och institutioner samt scener inom det fria kulturlivet. Bidraget *Samverkan med komponister* fördelas av Kulturrådet och *Dramatikerstöd* fördelas av Författarfonden. Stöden kan i första hand sökas för arvoden till upphovspersonerna i samband med att en institution eller fri aktör beställer ett nytt musikaliskt verk respektive nyskriven svensk dramatik. Pandemin har medfört att det skapats en köbildning av uppsättningar till landets scener, vilket riskerar att minska antalet beställningar av nya verk (se avsnitt 2.1.13). I ljuset av detta kan ovan nämnda stödformer under återstartsfasen spela en viktigare roll än vanligt för att stimulera produktion av nya verk och bidra till inkomster för tonsättare och dramatiker.

### **Inom kulturarv samt bild och form bör utbytet mellan institutioner och fria aktörer öka**

Inom museiområdet samt bild- och formområdet finns inget motsvarande system som inom scenkonstområdet, som främjar utbyte mellan frilansarbetare och institutioner. Läns museernas samarbets-



råd bedömer samtidigt att omsättningen av anställd personal är låg vid landets regionala museer.<sup>157</sup> Det finns även vittnesmål om att det är svårt att få en fast anställning inom museisektorn,<sup>158</sup> och vissa av de aktörer som vi har intervjuat menar att inflödet och utflödet av personal på institutionerna är för litet. Samma personal har därmed år efter år stort inflytande över de utställningar som presenteras vid institutionerna, vilket kan påverka mångfalden och utvecklingen.

Inom bild- och formområdet är en stor del av utbytet mellan institutioner och det fria kulturlivet kopplat till utställningar med samtida bild- och formkonstnärer. Både samtidskonstinstitutioner och enskilda konstnärer är beroende av detta utbyte. Frilansande curatorer upplever däremot att deras möjligheter till utbyte med institutionerna är begränsat.

Ett fåtal museer tar upp frågan om utbyte med enskilda konstnärer och frilansare i de underlag som utredningen tagit del av och de intervjuer som vi genomfört. De som tar upp det menar att det vanligtvis finns ett stort utbyte men att det har avstannat under krisen. Bland ideella kulturarvsaktörer finns också viss oro för att stora museiinstitutioner i för liten utsträckning samverkar med ideella aktörer, till exempel hembygdsföreningar och arbetslivsmuseer.

## Ersättningarna till bild- och formkonstnärer är otillräckliga

En fråga som återkommit i våra intervjuer med kulturaktörer och i de underlag som vi har tagit del av är att institutioner och andra utställningsarrangörer inte betalar bild- och formkonstnärer skälig ersättning i samband med utställningar. Flera aktörer uppger att en anledning till det är att utställningsarrangörerna saknar tillräckliga ekonomiska resurser. Att konstnärer får rimlig ersättning för sitt arbete i anslutning till utställningar är mycket viktigt för deras möjligheter att försörja sig. För att skapa bättre förutsättningar för bild- och formkonstnärer att få ersättning för utfört arbete har staten ingått MU-avtalet<sup>159</sup> tillsammans med Konstnärernas Riksorganisation, föreningen Sveriges konsthantverkare och industriformgivare, Svenska Fotografers Förbund och föreningen Svenska Tecknare. Enligt avtalet har konstnären rätt till

---

<sup>157</sup> Riksantikvarieämbetet 2021b.

<sup>158</sup> DIK 2021.

<sup>159</sup> Avtal om upphovspersoners rätt till ersättning vid visning av verk samt medverkan vid utställning med mera.

ersättning för sin medverkan före, under och efter en utställning samt därutöver utställningsersättning för den tid verket visas på utställningen. MU-avtalet är endast bindande för statliga aktörer men ska vara vägledande för andra aktörer med offentlig finansiering.

Utredningen har fått flera förslag om att statliga bidrag bör villkoras med att MU-avtalet efterlevs. Regeringen har dock små juridiska möjligheter att ställa sådana krav. En förutsättning för att icke-statliga aktörer fullt ut ska följa MU-avtalet, och i högre grad ge konstnärer rimlig ersättning, är att de har ekonomiska förutsättningar att göra det.<sup>160</sup> Som den konstnärspolitiska utredningen belyser kan det hända att en utställningsarrangör på grund av bristande ekonomiska resurser tvingas välja mellan att genomföra en utställning utan att tillämpa MU-avtalet eller att inte genomföra någon utställning alls.<sup>161</sup> Regeringen har från och med 2021 ökat Kulturrådets anslag för bidrag till bild- och formområdet med 6 miljoner kronor, bland annat för att MU-avtalet ska tillämpas i högre grad.<sup>162</sup> Vi ser positivt på detta tillskott men bedömer att det behövs ytterligare tillskott av medel för att stärka aktörer inom bild- och formområdet. Det är viktigt att såväl staten som regioner och kommuner fortsätter att verka för att konstnärer får rimlig ersättning i anslutning till utställningar.

### 3.6.5 Bedömningar

- Kulturrådets bidragsgivning för internationellt utbyte och samverkan inom anslag 1:2 bör stärkas.
- De statliga anslagen för bidrag till det fria kulturlivet bör stärkas ytterligare.
- Bidragen till kultursektorn bör vara mer långsiktiga för att möjliggöra planering, konstnärlig utveckling och förnyelse.
- Riktade bidrag till samverkansprojekt mellan å ena sidan det fria kulturlivet och ideella aktörer, och å andra sidan kulturinstitutioner kan möjliggöra kulturella och konstnärliga projekt som ingen av parterna kan genomföra själva.

---

<sup>160</sup> Skr. 2020/21:109.

<sup>161</sup> SOU 2018:23.

<sup>162</sup> Skr. 2020/21:109.

## 4 Utvecklingsområden för delaktighetsmålet

I detta kapitel redovisar vi utredningens analys av vilka hinder som finns för en återstart av kulturlivet i relation till delaktighetsmålet och våra bedömningar om hur dessa problem bör hanteras.

### 4.1 Delaktighetsmålet

Alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet.<sup>1</sup>

Covid-19-pandemin förstärkte vetskapen om att möjligheterna att ta del av och arbeta med kultur skiljer sig åt beroende av bostadsort och socioekonomisk bakgrund.<sup>2</sup> I den analys av hindren för kulturlivets återstart som vi redogör för i detta kapitel har vi utgått från fyra dimensioner av delaktighet:

- Alla ska ha möjlighet att ta del av en mångfald av konst och kultur samt av ett kulturutbud som präglas av hög kvalitet. Möjligheten att ta del av detta ska inte begränsas av ens religion, sociala eller etniska bakgrund, funktionsförmåga, kön eller bostadsort.
- Alla ska ha möjlighet att få utlopp för sina skapande förmågor (göra kultur). Möjligheten ska inte begränsas av ens religion, sociala eller etniska bakgrund, funktionsförmåga, kön eller bostadsort.
- Det ska vara möjligt att verka (arbeta och försörja sig) inom konst- och kulturområdet i hela landet.

---

<sup>1</sup> Prop. 2009/10:3.

<sup>2</sup> Jämför Myndigheten för kulturanalys 2020.

- Det ska finnas breda möjligheter till inflytande över kulturlivets och kulturpolitikens utformning (påverka beslutsprocesser på kulturområdet) som ska inkludera de politiska nivåerna stat, region och kommun samt professionella konstnärer och det civila samhället.<sup>3</sup>

Gränserna mellan dessa delaktighetsdimensioner är inte skarpa utan de går in i varandra.<sup>4</sup>

## 4.2 Bostadsort påverkar förutsättningarna för professionellt kulturutövande

Den kris vad gäller arbetsbrist som har utlösts inom kultursektorn till följd av covid-19-pandemin har märkts av i hela landet, men tydligast i de tre storstadsområdena. Det framgår av våra intervjuer med kultursektorns yrkesorganisationer. Troligen beror det på att det bor fler konstnärer i storstadsområdena än på andra håll i landet. Konstnärsnämndens statistik visar att det finns en påtaglig koncentration till storstadsområdena inom samtliga konstområden när det gäller var konstnärer bor.<sup>5</sup> Det finns dock vissa skillnader mellan olika konstområden där konstnärer inom dans, teater och film är mer koncentrerade till storstäderna än konstnärer inom andra områden.

Enligt den konstnärspolitiska utredningen från 2018 beror koncentrationen till storstäder på att den största arbetsmarknaden för konstnärer finns där. Där finns också en miljö med en mångfald kreativa verksamheter som i olika avseenden stimulerar och stärker konstnärlig verksamhet. Såväl de största arbetsgivarna som de konstnärliga högskolorna finns i storstäderna. Förutom arbetstillfällena genererar detta sammantaget en koncentration av kulturintresserade och bygger upp sociala nätverk.<sup>6</sup>

Konstnärer som bosätter sig utanför storstäder kan ha svårt att verka nationellt och det finns en brist på kollegiala mötesplatser utanför storstäderna.<sup>7</sup> Här skulle det digitala språng som samhället tagit under pandemin kunna bidra till att det blir något enklare för konstnärer att verka utanför storstäderna. Under pandemin har

---

<sup>3</sup> Delaktighetsdimensionerna utgår från Myndigheten för kulturanalys 2020.

<sup>4</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020.

<sup>5</sup> Konstnärsnämnden 2016.

<sup>6</sup> SOU 2018:23.

<sup>7</sup> Ibid.

kultursektorns aktörer, precis som inom många andra branscher, lärt sig att hålla möten, samtala och arbeta genom digitala plattformar.<sup>8</sup> Detta gör att behovet att vistas på samma geografiska plats minskar.

Flera regioner menar också att de har försökt stötta de konstnärer som finns i den egna regionen under pandemin.<sup>9</sup> Därigenom har de fått upp ögonen för lokala konstnärer som de inte visste bodde där och fått en tätare kontakt med många av dem. På sikt kan det förhoppningsvis gynna regionernas insatser för, kunskap om och relationer till konstnärerna, och därigenom konstnärers möjligheter att vara verksamma i hela Sverige.

Inom kulturarvsområdet är de största museerna i hög grad koncentrerade till storstadskommuner och kommuner med närhet till större städer.<sup>10</sup> Även om vi inte tagit del av några uppgifter om var personer som arbetar inom kulturarvsområdet bor tyder det på att fler arbetstillfällen finns i storstäder och större städer.

En aktör som finns i hela landet, och som bidrar till arbetstillfällen för till exempel antikvarier och konstnärer, är Svenska kyrkan.<sup>11</sup> I våra samtal med kulturaktörer har det framkommit att även kulturföreningar och studieförbund finns i hela landet och bidrar till arbetstillfällen för konstnärer.

#### **4.2.1 Svag infrastruktur utgör ett hinder för att verka utanför storstäder**

Infrastrukturen inom vissa konstområden är svagare än inom andra områden. Det gäller till exempel infrastrukturen för dans, cirkus samt bild och form. Inom dessa områden saknas i varierande grad möjligheter att producera och presentera konst. Detta är känt bland kulturpolitikens aktörer sedan tidigare och bekräftas i intervjuer med kulturaktörer och skriftliga underlag som utredningen har tagit del av.

Riksteatern utgör en infrastruktur för scenkonstområdet. Det gäller även dans som de har arbetat strategiskt med i flera år, och cirkus som de tillförts medel för att arbeta med från och med 2021. Men jämfört med andra konstområden är den grundläggande infrastrukturen för dans och cirkus ändå svag, vilket utgör ett hinder för konst-

---

<sup>8</sup> Post- och telestyrelsen 2021.

<sup>9</sup> Intervjuer med företrädare för regionerna.

<sup>10</sup> Myndigheten för kulturanalys 2019.

<sup>11</sup> Ramböll 2020.

närer inom dessa områden att bosätta sig utanför storstäderna. Detta påverkar både konstnärernas möjligheter att vara verksamma i hela landet och invånarnas möjlighet att ta del av dessa konstformer. I våra intervjuer med aktörer inom dansområdet framkommer att det saknas träningslokaler och produktionsmöjligheter utanför storstäderna. Men även i storstäderna är tillgången till lokaler både för träning och produktion ett problem inom dansområdet.<sup>12</sup> Även inom cirkusområdet hämmar bristen på lokaler för produktion och daglig träning utanför storstäderna konstnärers möjligheter att verka i hela landet.<sup>13</sup>

Inom bild- och formområdet råder ateljébrist i många delar av landet, även i storstäderna. Dessutom har antalet gallerier minskat sedan 1990-talet, vilket påverkar förutsättningarna för konstnärer att vara verksamma i hela landet.<sup>14</sup>

Svagheter i infrastrukturen medför både svårigheter för konstnärerna inom de tre nämnda konstområdena att vara verksamma och svårigheter för befolkningen i många delar av Sverige att ta del av dessa konstformer. Svagheter hämmar också den konstnärliga utvecklingen. Vi vet dock ännu inte hur pandemin kommer att påverka infrastrukturen inom kulturområdet. De konstområden som har mindre välutvecklad infrastruktur är också skörare och kan komma att drabbas hårdare under och efter pandemin. Utvecklingen bör följas av den statliga nivån under kommande år, för att vid behov snabbt kunna vidta åtgärder.

#### 4.2.2 Bedömningar

- Förutsättningarna att vara verksam som konstnär skiljer sig åt både geografiskt och mellan olika konstformer. Flest arbetstillfällen finns i storstäderna. Det är viktigt att infrastrukturen för kulturlivet stärks så att möjligheterna att vara verksam som konstnär i hela landet ökar.
- Infrastrukturen för dans, cirkus samt bild och form är svagare än för många andra konstformer. Det finns anledning att särskilt bevaka hur förutsättningarna inom dessa konstformer påverkas under och efter pandemin. Utvecklingen bör följas av den statliga nivån under kommande år, för att vid behov snabbt kunna vidta åtgärder.

---

<sup>12</sup> Konstnärsnämnden och Statens kulturråd 2015.

<sup>13</sup> Statens kulturråd 2017.

<sup>14</sup> Konstnärernas Riksorganisation 2020; SOU 2018:23.

### 4.3 Professionellt kulturutövande påverkas av bakgrund

Personer med utländsk bakgrund<sup>15</sup> och personer vars föräldrar har låg utbildningsnivå är underrepresenterade i kultursektorn. Det gäller både bland dem som arbetar i kultursektorn och bland dem som söker sig till konstnärliga högskoleutbildningar.

Studier har visat att de konstnärliga högskolornas rekrytering hör till de mest snedrykterande när det gäller socioekonomisk bakgrund.<sup>16</sup> Bland högskolenybörjare på konstnärliga högskoleutbildningar läsåret 2017/2018 hade 59 procent minst en förälder med hög utbildningsnivå. Det kan jämföras med 25 procent för alla i motsvarande ålder i befolkningen.<sup>17</sup> För att komma in på konstnärliga högskolor krävs ofta något utbildningssteg mellan gymnasiet eller kommunal kulturskola och den konstnärliga högskolan. Även vid sådana eftergymnasiala högskoleförberedande konst- och kulturutbildningar finns en underrepresentation av personer med lågutbildade föräldrar. Detsamma gäller eftergymnasiala yrkesinriktade konst- och kulturutbildningar utanför de konstnärliga högskolorna.<sup>18</sup>

Även bland yrkesverksamma inom konstnärliga yrken och inom museiverksamhet finns en snedrekrytering. Personer med utländsk bakgrund är underrepresenterade bland anställda i museisektorn och bland anställda vid scenkonst- och musikinstitutioner.<sup>19</sup> Bland konstnärer är andelen personer med utländsk bakgrund lägre än i befolkningen. Detsamma gäller personer med föräldrar utan eftergymnasial utbildning.<sup>20</sup>

Inom gruppen personer med utländsk bakgrund finns stora skillnader om hänsyn tas till ursprungsländer. Bland konstnärer och anställda vid kulturinstitutioner är utrikesfödda personer från bland annat Afrika och Mellanöstern underrepresenterade i relation till sin andel av befolkningen. Samtidigt är andelen konstnärer och anställda vid kulturinstitutioner som är utrikesfödda i länder inom Norden eller EU högre än motsvarande andel i befolkningen.<sup>21</sup>

<sup>15</sup> Med utländsk bakgrund avses personer folkbokförda i Sverige som själva är utrikesfödda samt personer som är födda i Sverige med två utrikesfödda föräldrar.

<sup>16</sup> Universitets- och högskolerådet 2016, se även Börjesson, M. 2012 och Gustavsson, M. och Melldahl, A. 2020

<sup>17</sup> Statistiska centralbyrån 2020. Med hög utbildningsnivå avses minst treårig eftergymnasial utbildning.

<sup>18</sup> Statistiska centralbyrån 2020.

<sup>19</sup> Kulturanalys Norden 2017.

<sup>20</sup> Konstnärsnämnden 2016.

<sup>21</sup> Kulturanalys Norden 2017; Konstnärsnämnden 2016.

### 4.3.1 Det finns flera orsaker till snedrekrytering

Det kan finnas flera aspekter kopplade till personers socioekonomiska bakgrund som påverkar varför vissa inte söker sig till konstnärliga högskolor. Frågan är komplex och olika faktorer påverkar utfallet av rekryteringen.<sup>22</sup> Genom åren har de konstnärliga högskolorna arbetat aktivt med frågan om snedrekryteringen. För att minska snedrekryteringen diskuteras alternativa antagningsmodeller och vissa av lärosätena anordnar också förberedande projekt.<sup>23</sup> De statistiska underlagen över sammansättningen av elever vid konstnärliga högskolor avser 2013.<sup>24</sup> De indikationer som utredningen har fått under arbetets gång tyder dock på att problemet med snedrekrytering kvarstår. Vi menar därför att det regeringsuppdrag som Universitetskanslersämbetet har 2019–2022 om att utvärdera hur universitet och högskolor arbetar med breddad rekrytering är viktigt.

Universitets- och högskolerådet pekar på att snedfördelningen när det gäller konstnärliga högskolor kan handla om att vissa grupper inte känner till eller inte tror sig ha råd att gå en konstnärlig utbildning.<sup>25</sup> Avgifter för högskoleförberedande utbildningar och stora materialkostnader under utbildningen kan utgöra en utmaning när det gäller arbetet för breddad rekrytering.<sup>26</sup> I våra intervjuer med företrädare för yrkesorganisationer inom kultursektorn har konstnärers osäkra villkor för försörjning och tillgång till sociala trygghetssystem lyfts fram som en orsak till snedrekryteringen. För att våga söka sig till konstnärliga högskolor och bli konstnär kan det krävas att det finns en familj eller en partner att falla tillbaka på om det offentliga trygghetssystemet inte fungerar när det behövs. I linje med det lyfter Universitets- och högskolerådet fram att det är en utmaning för de konstnärliga högskolorna att bemöta uppfattningen att det är svårt att försörja sig som konstnär.<sup>27</sup>

Under covid-19-pandemin har den ekonomiska och sociala utsatthet som konstnärer och andra yrkesverksamma i kultursektorn lever under visat sig tydligt (se även avsnitt 2.1). Flera av dem som i dag verkar inom konstnärliga och kulturella yrken överväger nu att lämna branschen.<sup>28</sup> I det läget är det rimligt att anta att unga som i

---

<sup>22</sup> SOU 2018:23.

<sup>23</sup> Ibid.

<sup>24</sup> Universitets- och högskolerådet 2016.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Ibid.

<sup>28</sup> Se till exempel Musikcentrum Riks 2020; Danscentrum 2021; Scen & Film 2021.



dag står inför att välja inriktning för sin utbildning och sitt framtida yrkesliv tvekar inför att välja en konstnärlig bana, även om de har intresse och talang. Risken är därför att den utsatthet och konkurrens som pandemin blottlagt bidrar till en ännu större snedfördelning genom att färre vågar söka sig till konstnärliga yrken.<sup>29</sup> Vi bedömer därför att det är viktigt att förutsättningarna att försörja sig inom konstnärliga och kulturella yrken stärks och att trygghetsystemen utvecklas så att även yrkesverksamma med den typ av intäkter som dessa grupper har (se avsnitt 3.3) kan omfattas av dem.

Enligt de konstnärliga högskolorna påverkas rekryteringen till dem också negativt av neddragningen av estetiska ämnen i skolan. Kungliga Konsthögskolan anser att resultatet blir att allt färre får möjlighet att prova på och utvecklas inom konstnärliga områden.<sup>30</sup> Det är troligt att barn och unga som själva skapar och tar del av kultur under sin uppväxt i högre grad lockas av en konstnärlig yrkesbana, och som vi beskriver i avsnitt 4.5 är barn och unga med högutbildade föräldrar mer kulturaktiva än dem med lågutbildade föräldrar. Under pandemin har många kulturskolor pausat sin verksamhet och skolor har stängt dörrarna för samarbete med externa kulturutövare. Det finns en risk att detta på längre sikt ytterligare kan förstärka snedrekryteringen till konstnärliga utbildningar eftersom barn och unga går miste om möten som skulle kunna öppna dörrar till ett intresse för eget skapande. Dagens brist på representation och förebilder vid konstnärliga högskolor och inom kultursektorn kan också i sig vara en bidragande orsak till att nästa generation väljer att inte söka sig till konstnärliga högskolor. Vi bedömer att det vore angeläget med en översyn över hela utbildningskedjan och vilka förutsättningar den ger för att personer ska söka sig vidare till konstnärliga högskolor.

Av våra intervjuer med kultursektorn framgår att det kan vara svårt för ungdomar med talang att överbrygga gapet mellan kulturskolan och en konstnärlig högskoleutbildning. Ofta krävs särskilda individuella utbildningsinsatser och möjlighet att utöva sin konstart tillsammans med andra för de ungdomar som sedan går vidare till konstnärliga högskoleutbildningar. Med anledning av snedrekryteringen och de många hinder som finns mellan kulturskola och konstnärlig högskoleutbildning menar vi att regeringen bör ta fram en strategi för talangutveckling.

---

<sup>29</sup> Unesco 2021.

<sup>30</sup> Universitets- och högskolerådet 2016.

### 4.3.2 Bedömning

- För att fler ska ha ekonomisk möjlighet att välja en konstnärlig yrkesväg bör även förutsättningarna för konstnärer att försörja sig stärkas och trygghetssystemen utvecklas.
- Covid-19-pandemin riskerar att på sikt förstärka snedrekryteringen till konstnärliga och kulturutbildningar och yrken. Detta på grund av de svårigheter att försörja sig och de brister i trygghetssystemen som har tydliggjorts under pandemin, samt att färre barn under pandemin getts möjlighet att uppleva och skapa kultur.
- Snedfördelningen till de konstnärliga högskolorna kan vara en process som inleds med att vissa barn inte tar del av konst och kultur i sin hemmiljö. Kulturskolan och förutsättningarna för kultur i skolan behöver stärkas i kompensatoriskt syfte.
- Hela utbildningstrappan behöver ses över vad gäller vilka vägar som finns till en konstnärlig utbildning – från förskola till högskola. Regeringen bör även ta fram en strategi för talangutveckling för att stödja och skapa förutsättningar för unga med talang att överbrygga gapet mellan kulturskola och konstnärliga högskolor.

## 4.4 Deltagandet i kulturlivet påverkas av bostadsort

Det var redan före pandemin välkänt att kulturutbudet och människors deltagande i kulturaktiviteter skiljer sig åt mellan olika delar av landet. Myndigheten för kulturanalys har undersökt skillnader i kulturvanor mellan städer och mindre tätorter/landsbygd. Även med hänsyn till skillnader i bakgrundsvariabler som utbildningsnivå och ålder var deltagandet i kulturlivet högre i städer än i mindre tätorter/landsbygd.<sup>31</sup> En orsak till skillnaderna är troligen att avsaknaden av ett lokalt utbud och stora geografiska avstånd påverkar deltagandet i kulturlivet. Kulturutbudet är större i städer än på landsbygden och de som bor i städer eller större tätorter tar också i högre grad del av teater, dans, musikkonserter, museer och bildkonstutställningar än de som bor på mindre orter och på landsbygden.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Myndigheten för kulturanalys 2017b.

<sup>32</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020c.

För en del andra kulturaktiviteter gäller inte det här mönstret. Exempelvis besöker de som bor i storstäder bibliotek i lägre utsträckning än de som bor i andra städer och större tätorter. För aktiviteter med eget skapande finns inga tydliga skillnader mellan städer och landsbygd.<sup>33</sup>

Kulturutbudet i landsbygdskommuner är mindre omfattande än utbudet i kommuner som präglas av stadsbebyggelse. I landsbygdskommuner är utbudet också i hög grad beroende av ett fåtal aktörer, och därför mer sårbart än kulturutbudet i kommuner som präglas av stadsbebyggelse.<sup>34</sup> Det finns en risk att tillgången till kultur utanför städerna försämras i spåren av pandemin. Många av dem som vi har intervjuat uttrycker en oro för att de ekonomiska utmaningar som kommunsektorn står inför kommer att påverka kulturutbudet i mindre kommuner negativt. Särskilt finns en oro inom den ideella kultursektorn. Inom den ideella sektorn beskriver till exempel Folkets Hus och Parker att urbaniseringen bidrar till att föreningar tappar medlemmar i de minsta kommunerna. Det finns också en oro för att flera mindre föreningar tappat förtroendevalda under pandemin, vilket innebär ett hot mot verksamheten. Av våra intervjuer med företrädare för filmområdet framgår att det finns en risk för att biografier och annan kulturverksamhet på mindre orter inte kommer att kunna återstarta sin verksamhet efter krisen.

Vi bedömer att det är viktigt att värna det lokala kulturutbud som finns. Kulturpolitiken behöver följa utvecklingen och vid behov vidta åtgärder för att säkerställa tillgången till kultur i hela landet.

#### 4.4.1 Bedömning

- För att alla ska ha möjlighet att ta del av kultur behöver satsningar på en återstart av kulturen ta särskild hänsyn till det utsatta läget för kulturen på mindre tätorter och på landsbygden. Kulturutbudet i landsbygdskommuner är beroende av ett fåtal aktörer och är därmed mer sårbart än kulturutbudet i kommuner som präglas av stadsbebyggelse, där merparten av landets kulturverksamheter finns.

---

<sup>33</sup> Ibid; Myndigheten för kulturanalys 2017b.

<sup>34</sup> Myndigheten för kulturanalys 2019.

## 4.5 Deltagandet i kulturlivet påverkas av bakgrund

Myndigheten för kulturanalys rapporter om kulturvanor visar att det på aggregerad nivå finns skillnader i deltagandet i kulturlivet som är kopplade till socio-ekonomiska faktorer, i synnerhet utbildning men också till faktorer som kön och ålder. Att inte kultursektorn i lika hög grad når ut till alla delar av befolkningen är ett problem för vårt demokratiska samhälle och i relation till den mänskliga rättigheten att delta i kulturlivet.

I våra intervjuer med aktörer inom kultursektorn uttrycker många en oro över att skillnader i kulturdeltagande mellan olika grupper i samhället kan komma att förstärkas under och efter pandemin. Pandemin innebär att kontaktvägarna mellan kulturverksamheter och invånarna har förändrats och i viss mån försvunnit. Detta antas särskilt kunna drabba kontakten med dem som normalt sett deltar mindre i kulturlivet.

Kulturverksamheter som får offentliga medel har länge haft i uppdrag att arbeta med breddat deltagande, det vill säga med att nå ut till grupper som i lägre grad tar del av deras utbud. Det har också varit möjligt för kulturverksamheter att få projektbidrag från Kulturrådet för att utveckla metoder för hur man ska kunna nå nya deltagare. Vi bedömer det som centralt att det sker ett kunskapsutbyte och lärande om sådana metoder mellan kulturverksamheter.

Kulturvaneundersökningar visar att kulturdeltagandet skiljer sig åt mellan olika delar av befolkningen. Kvinnor tar i högre grad del av kultur än män. Personer med högre utbildningsnivå tar, generellt, i högre grad del av kultur än personer med lägre utbildningsnivå. För den vuxna befolkningen är kulturvanorna däremot likartade för personer med utländsk bakgrund och personer med svensk bakgrund. Personer med utländsk bakgrund är dock en stor och heterogen grupp. Det skulle därför vara intressant med en mer fördjupad analys av skillnader med hänsyn till ursprungsländer, liknande de undersökningar som gjorts av yrkesverksamma i kultursektorn (avsnitt 4.3).

På gruppnivå finns även skillnader mellan personer som vuxit upp i jordbrukarhem eller arbetarhem respektive personer som vuxit upp i tjänstemannahem eller företagarehem. Personer som vuxit upp i tjänstemannahem eller företagarehem tar generellt i högre grad del av kulturaktiviteter som teater- och dansföreställningar, konserter med klassisk musik, konstutställningar och även kulturarvsrelaterade

aktiviteter som museibesök. Detsamma gäller för personer som i vuxen ålder bor i företagarhus eller tjänstemannahem. För eget konstnärligt skapande och till exempel bio och rock- eller popkonserter finns inte skillnader mellan olika yrkesgrupper på samma sätt.

Inkomstnivå påverkar också deltagandet i en del kulturaktiviteter och kulturarv, men i lägre utsträckning än utbildningsnivå och yrkesgrupp. Det tyder på att hindren för kulturdeltagande inte i första hand är ekonomiska. Föräldrarnas yrkesgrupp har större effekt på kulturdeltagandet än den egna yrkesgruppen. Det tyder på att kulturvanor grundläggs i låg ålder.<sup>35</sup>

Myndigheten för kulturanalys menar att skillnaderna i kulturdeltagande innebär att delaktighetsmålet inte är uppnått.<sup>36</sup> Statistiken ger översiktliga bilder av vilka grupper i samhället som kultursektorn når ut till i lägre grad. Skillnaderna i kulturdeltagande har att göra med socioekonomiska och geografiska orsaker, men det saknas mer djupgående kunskap om till exempel varför utbildningsnivå påverkar deltagandet i kulturlivet. Därmed saknas även kunskap om hur hinder för deltagande i kulturlivet ser ut, och hur de kan avhjälpas.

Möjliga orsaker till att vissa människor deltar i kulturlivet i mindre utsträckning än andra kan vara brist på kunskap om det offentligt finansierade kulturutbudet, eller att de upplever att det offentligt finansierade kulturlivet inte är relevant för dem, utifrån det utbud som finns i dag. Skillnader i kulturdeltagande som beror på att kulturutbudet inte uppfattas som relevant kräver andra åtgärder än skillnader som har geografiska orsaker, eller att människors kännedom om kulturutbudet skiljer sig åt. Bristen på kunskap om orsakerna till skillnaderna i kulturdeltagande – som går djupare än att konstatera att till exempel utbildningsnivå bidrar till skillnader – minskar möjligheterna att riva hindren genom politiska insatser.

#### **4.5.1 Barns och ungas kulturvanor följer samma mönster som vuxnas**

Myndigheten för kulturanalys har även undersökt barns och ungdomars kulturdeltagande.<sup>37</sup> Flera av de faktorer som påverkar vuxnas kulturvanor har också tydlig påverkan för barn och unga. Flickor är

---

<sup>35</sup> Myndigheten för kulturanalys 2017b.

<sup>36</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020.

<sup>37</sup> Myndigheten för kulturanalys 2017c.

mer kulturaktiva än pojkar, och barn till föräldrar med eftergymnasial utbildning deltar mer i kulturlivet än andra barn och unga. Även bland barn och unga är skillnaderna mellan dem med utländsk bakgrund och dem med svensk bakgrund små. Barn och unga med utländsk bakgrund anger dock i högre grad att de inte har möjlighet att ägna sig åt kulturaktiviteter så mycket som de skulle önska.<sup>38</sup> Statistik från Kulturskolecentrum visar också att barn till föräldrar med eftergymnasial utbildning i högre grad deltar i kulturskolans verksamhet, och att barn som har utländsk bakgrund är underrepresenterade i kulturskolans verksamhet.<sup>39</sup>

#### 4.5.2 Bedömning

- Pandemin innebär att kontaktvägarna mellan kulturverksamheter och invånarna har förändrats och i viss mån försvunnit. Detta kan försvåra en återstart av deltagandet i kulturlivet, särskilt för dem som generellt sett deltar mindre i kulturlivet. Det arbete som många kulturaktörer har ägnat åt att nå grupper som traditionellt inte tar del av konst och kultur kan behöva börja om från ruta ett. Det krävs en medvetenhet om detta från dem som styr och ett stöd som möjliggör att förlorade publikrelationer och relationer till deltagare kan återupprättas och stärkas långsiktigt.
- Det är viktigt att regeringen skapar förutsättningar för ett kunskapsutbyte och lärande mellan kulturverksamheter om exempelvis metoder för inkludering, breddat deltagande, publikarbete och kommunikation. Arbetet bör bygga vidare från regeringens tidigare satsningar inom området. Regeringens utvecklingsprogram *Jämställdhetsintegrering i myndigheter* (JIM) är ett exempel som skulle kunna ge inspiration till arbetsmetoder.
- Det finns behov av fördjupad kunskap om orsakerna bakom de skillnader i kulturdeltagande som finns mellan olika delar av befolkningen.

---

<sup>38</sup> Ibid.

<sup>39</sup> Statens kulturråd 2021f.

## 4.6 Personer med funktionsnedsättning är mindre delaktiga i kulturlivet

För personer med funktionsnedsättning finns i många fall hinder för att vara delaktiga i kulturlivet, vad gäller både möjligheterna att ta del av kultur och möjligheterna att arbeta inom kultursektorn. Det finns många olika typer av funktionsnedsättningar. Hindren för att delta i kulturlivet kan därmed se olika ut och kräva olika typer av lösningar. Som sektorsansvarig myndighet har Kulturrådet i uppdrag att driva på utvecklingen så att personer med funktionsnedsättning ska kunna ta del av kulturlivet och utöva kultur på jämlika villkor med andra.<sup>40</sup>

Enligt en undersökning av Statistiska centralbyrån tar personer med funktionsnedsättning i lägre grad del av kulturverksamhet som teater, konserter och museum. Det gäller många olika typer av funktionsnedsättningar såsom allergier, synnedsättning, hörselnedsättning och svåra besvär av ångslan, oro eller ångest. De som i lägst grad tar del av kultur är dock personer med nedsatt rörelseförmåga.<sup>41</sup>

Vi har inte sett några studier av vad den utveckling som skett under pandemin har för betydelse för personer med funktionsnedsättning, men det ligger nära till hands att tänka sig att det digitala kulturutbudet kan ha positiva effekter för en del personer med funktionsnedsättning. För till exempel personer med allergier eller svåra besvär av ångslan, oro och ångest skulle det kunna vara lättare att ta del av utbudet digitalt i stället för fysiskt. Detsamma gäller personer med nedsatt rörelseförmåga, även om kulturverksamheter naturligtvis ska tillgänglighetsanpassa sina lokaler så att de är fysiskt tillgängliga för alla.

Samtidigt som den digitala utvecklingen har potential att öka delaktigheten i kulturlivet kan den också utgöra ett hinder i sig. Det är därför viktigt att kulturverksamheterna säkerställer att det digitala utbudet är tillgängligt för personer med funktionsnedsättningar. Människors möjlighet att ta del av digitalt tillgängliggjord kultur är sannolikt kopplad till deras digitala kompetens och internetvanor. Undersökningar visar att bland dem som använder internet sällan eller inte alls är andelen med funktionsnedsättning dubbelt så stor

---

<sup>40</sup> Statens kulturråd 2021j.

<sup>41</sup> Statistiska centralbyrån 2020b.

som bland befolkningen i stort.<sup>42</sup> Detta kan också inverka negativt på deras förutsättningar att ta del av det digitala kulturutbudet.

Det är viktigt att personer med funktionsnedsättning också har möjlighet att vara verksamma inom kulturlivet. En europeisk undersökning visar att få festivaler och arrangörer regelbundet ger plats på scen för produktioner med konstnärer som har funktionsnedsättning. Samma undersökning tyder på att kulturaktörer i första hand gör tillgänglighetsanpassningar för publiken och att tillgänglighetsanpassningar för konstnärer och annan personal kommer i andra hand.<sup>43</sup>

Motsvarande kunskap om svenska förhållanden saknas. Vi vet däremot att det finns organisationer som verkar för att inkludera personer med funktionsnedsättning i det professionella kulturlivet, till exempel Share Music & Performing Arts, Skånes Dansteater och Riksteatern Crea (tidigare Tyst Teater). Inom kulturarvsområdet har museer och arkiv en lång tradition av att anställa personer med funktionsnedsättning, ofta med stöd av arbetsmarknadspolitiska insatser som till exempel lönebidrag. Antalet anställda med lönebidrag har dock minskat under 2000-talet.<sup>44</sup>

Från andra länder finns studier som tyder på att kulturutövare med funktionsnedsättning påverkas särskilt hårt av pandemin.<sup>45</sup> När kultursektorn återstartar är det därför viktigt att ha med sig ett inkluderande perspektiv. Till exempel behöver det säkerställas att nya lösningar för digitalt kulturutbud utvecklas så att dessa även fungerar för personer med funktionsnedsättningar. Det är även viktigt att frågor om inkludering av personer med funktionsnedsättning inom det professionella kulturlivet inte glöms bort när mycket fokus ligger på att överleva krisen och återstarta kultursektorn.

#### 4.6.1 Bedömning

- Den svenska kulturpolitiken har innehållit satsningar på att främja möjligheterna för personer med funktionsnedsättning att delta i kulturlivet. Under återstarten av kultursektorn är det viktigt att det offentliga fortsätter att följa utvecklingen och främja inkludering av personer med funktionsnedsättning, både som publik och som konstnärer.

---

<sup>42</sup> Internetstiftelsen 2020.

<sup>43</sup> British Council 2021.

<sup>44</sup> Myndigheten för kulturanalys 2018.

<sup>45</sup> British Council 2021.



## 4.7 Mellanhänder och arrangörer är viktiga

Det behövs olika slags infrastruktur för att konst och kultur ska kunna nå ut till en publik och för att konstnärer ska ha förutsättningar att skapa konst. En del av detta är platser och lokaler med rätt förutsättningar för att skapa och visa konst, vilket vi beskriver i avsnitt 4.2. Men det handlar också om mellanhänder som möjliggör mötet mellan konsten och publiken. Mellanhänder är aktörer som befinner sig i kedjan mellan konstnär och publik, exempelvis agenter, förlag, producenter, scenkonst- och konsertarrangörer, gallerier, bokhandlare och konsthallar. Gränsen mellan mellanled och kulturproducenter är inte knivskarp eftersom många aktörer kombinerar arrangörskap och egen kulturproduktion. Behovet och utbyggnaden av både fysisk infrastruktur och mellanhänder skiljer sig mellan olika konst- och kulturområden.

Den konstnärspolitiska utredningen har konstaterat att konstens behov av mellanhänder har ökat och att de spelar en central roll för tillgången till kultur i hela landet.<sup>46</sup> Med den pågående covid-19-pandemin har det blivit ännu mer tydligt hur avgörande mellanhänder är för kultur i hela landet och för konstnärernas arbetsmarknad. I utredningens intervjuer med kulturaktörer har arrangörsledets viktiga roll och sköra uppbyggnad lyfts fram.

Det har inte varit möjligt för oss att fånga helheten av den påverkan som pandemin har, eller kommer att få, för arrangörsledet. I en undersökning av arrangörsledets förutsättningar pekar emellertid Kulturrådet på att pandemin har satt ljuset på hur sårbart arrangörsledet är, och då i synnerhet den del som drivs kommersiellt eller ideellt. Enligt Kulturrådet finns det skäl att vara orolig för arrangörsledets utveckling.<sup>47</sup>

### 4.7.1 Arrangörsledet är viktigt för tillgängligheten till kultur i hela landet

Arrangörsledet är avgörande för att invånare i hela landet ska kunna ta del av konst och kultur, och det bidrar också till inkomstmöjligheter för konstnärer. I storstadskommunerna finns den största andelen av de regionala och nationella kulturinstitutionerna och där

---

<sup>46</sup> SOU 2018:23.

<sup>47</sup> Statens kulturråd 2021g.

finns också de privata arrangörerna och arrangörer inom civilsamhället. Inom andra kommuntyper, särskilt landsbygdskommuner, har arrangörer inom civilsamhället en avgörande roll för tillgängligheten till kultur.<sup>48</sup>

Att arrangörsledet består av föreningar har fördelar för den lokala förankringen. Systemet är samtidigt beroende av att det finns invånare som engagerar sig på sin fritid. Paraplyorganisationen Ideell Kulturalians och flera av dess medlemsföreningar har framfört till utredningen att många av dem som driver kulturföreningar är äldre. Många eldsjälur tillhör därför den riskgrupp som drabbats hårdast av pandemin. Äldre medlemmar har också generellt sett svårare än yngre att hänga med i det digitala kliv som samhället tagit under pandemin.

Det finns en oro för att det ideella engagemanget i kulturföreningar kan komma att minska efter pandemin. I dagsläget finns inga belägg för att arrangörer och kulturföreningar har lagts ned som en följd av pandemin, men det finns anledning att följa frågan framöver.

#### 4.7.2 Arrangörsstrukturerna skiljer sig åt mellan olika konstområden

Inom samtliga konstområden består arrangörsstrukturerna av en kombination av statliga, regionala, kommunala, privata och ideellt drivna aktörer. Antalet arrangörer, spridningen över landet och balansen mellan olika typer av aktörer varierar dock mellan olika konstområden.<sup>49</sup>

Utbyggnaden av regionala och kommunala institutioner spelar en stor roll för tillgången till kultur. De regionala och kommunala strukturerna är relativt väl utbyggda inom teater och musik. Inom dessa områden finns också utbredda nät av arrangörer inom civilsamhället, till exempel inom Riksteatern och inom samarbetsorganet Musikarrangörer i Samverkan (MAIS). Även lokala föreningar inom Folkets Hus och Parker och lokala bygdegårdar arrangerar teater- och musikevenemang. Särskilt inom musikområdet finns också många och viktiga privata kommersiella aktörer.<sup>50</sup>

I intervjuer med utredningen har aktörer inom musikområdet framfört att det finns en stor brist på spelplatser, nätverk och arenor,

---

<sup>48</sup> Ibid.

<sup>49</sup> Ibid.

<sup>50</sup> Ibid.

särskilt efter att Rikskonserter lades ner. Aktörerna menar att det är en stor utmaning för genrer som jazz, folkmusik och samtida konstmusik att nå publiken utanför de större städerna.

Vad gäller dans och cirkus är infrastrukturen ännu svagare. Det saknas anpassade spelplatser för dans- och cirkusaktörer som kontinuerligt kan erbjuda dessa konstformer i landet. Dessutom kan det råda felaktiga föreställningar om vilka krav som ställs på lokaler för att visa cirkus, och det finns ett behov av att informera utövare och arrangörer om vilka lokaler runt om i landet som skulle vara möjliga att använda.<sup>51</sup> Inom dansområdet menar en del av våra intervjupersoner att arrangörerna i en del fall saknar kunskap om områdets tekniska förutsättningar. Dansnät Sverige<sup>52</sup> har därför inrättat en teknisk koordinatorstjänst som kan bistå arrangörer i sådana frågor.

Trots att infrastrukturen för dans och cirkus fortfarande är eftersatt har aktörer framfört till utredningen att det skett en utveckling både inom ramen för kultursamverkansmodellen och i den fria sektorn men att det råder brist på exempelvis fysiska rum för träning, repetitioner och produktion, på spel- och mötesplatser och på finansiering.

Det finns initiativ som skulle kunna stärka tillgången till dans och cirkus i hela landet. Riksteatern har från och med 2021 ett uppdrag att utveckla den samtida cirkusen, vilket vi bedömer kommer kunna stärka strukturerna inom det området.

Inom bild- och formområdet är det svårt att få en överblick över arrangörerna.<sup>53</sup> Till skillnad från många andra områden finns ingen riksorganisation med en överblick över helheten. Arrangörsledet utgörs till stor del av privata konsthallar och gallerier, kommunala konsthallar och ideella utställningsarrangörer. Föreningarna inom organisationen Sveriges Konstföreningar är också viktiga arrangörer, liksom andra organisationer inom civilsamhället. På regional nivå finns däremot relativt få institutioner.

Strukturerna av arrangörer och mellanled inom bild- och formområdet tycks på flera sätt ha försämrats över tid. På nationell nivå har Riksutställningar lagts ner utan att den viktiga funktionen med

---

<sup>51</sup> Ibid.

<sup>52</sup> Dansnät Sverige är ett fristående nationellt nätverk där dansscener, institutioner, regionala dans- och musikverksamheter samt kommunala och regionala kulturförvaltningar samverkar för att genom ökat intresse och ökad kunskap stärka och bygga nationella strukturer för den samtida danskonsten.

<sup>53</sup> Statens kulturråd 2021g.

turnerande utställningar ersatts av någon annan insats. Antalet konstföreningar på arbetsplatser har minskat under lång tid, vilket försämrat förutsättningarna för gallerier och konstnärer runt om i landet eftersom föreningarnas konstinköp minskat.<sup>54</sup> Förutsättningarna för konstföreningar på arbetsplatser har dessutom försvårats ytterligare av att Skatteverket 2016 publicerade ett förtydligande om att konstinköp ska förmånsbeskattas. Det har bidragit till att många företag har dragit in sitt bidrag till konstföreningarna och att den administrativa bördan på konstföreningarna försvårat verksamheten.<sup>55</sup> Att momsens är högre för bildkonst än för exempelvis litteratur är också till nackdel för bland annat privata gallerier.<sup>56</sup>

Ett annat arrangörsled som utmanats på senare tid är biograferna som dessutom har drabbats synnerligen hårt under pandemin (se avsnitt 2.1.6). Det finns ett antal kommunala biografer, men framför allt finns biograferna inom civilsamhället och privata sektorn. I civilsamhället finns också ett antal filmfestivaler och filmklubbar som bidrar till att tillgängliggöra kultur. Den digitala omställningen av biografverksamheten har inneburit ökade kostnader för lokaler och teknik. Biograferna upplever även en ökad konkurrens genom att allt fler filmer blir tillgängliga via streaming.<sup>57</sup>

I de intervjuer med kultursektorn som vi har genomfört framkommer att det finns en risk att scenkonst- och musikarrangörer, konsthallar, konstgallerier och andra arrangörer försvagas eller försvinner som en konsekvens av pandemin. Att döma av våra intervjuer är läget särskilt svårt för kommunala konsthallar.

Kulturarrangörerna är ofta beroende av ekonomiskt stöd från kommuner och regioner.<sup>58</sup> I kultursektorn finns en oro för att kommunalt och regionalt stöd till arrangörer kan komma att minska under kommande år, som en följd av kommuners och regioners ekonomiska utmaningar. Som vi beskriver i avsnitt 3.2.3 har dock Sveriges Kommuner och Regioners bedömning av regionernas och kommunernas ekonomiska förutsättningar blivit mer positiv för de närmaste åren, men på längre sikt finns fortfarande utmaningar.

---

<sup>54</sup> Konstnärernas Riksorganisation 2020.

<sup>55</sup> Sveriges Konstföreningar 2018.

<sup>56</sup> Momsen för konst som säljs av ett galleri är 25 procent medan momsens för böcker är 6 procent.

<sup>57</sup> Statens kulturråd 2021g.

<sup>58</sup> Skr. 2020/21:109.

### 4.7.3 Bedömning

- I dagsläget finns inga rapporter om att arrangörer och kulturföreningar har lagts ned som en följd av pandemin men det finns anledning att följa frågan framöver. Det finns också behov av bidrag för både överlevnad och utveckling som är möjliga för arrangörer att söka.

## 4.8 Digitalt kulturutbud har potential att nå nya målgrupper

Under pandemin har många kulturverksamheter hittat nya sätt att tillgängliggöra sin verksamhet. Ett av de viktigaste verktygen har varit att tillgängliggöra konst och kultur på digitala plattformar (se kapitel 6 för exempel). Kultur som tillgängliggörs digitalt har potential att nå målgrupper som av olika skäl har svårt att ta del av utbudet på dess fysiska plats. Det innebär att kulturutbud kan bli mer tillgängligt i olika delar av landet. Personer som av andra skäl än det geografiska avståndet upplever hinder att ta del av utbudet på plats kan också lättare ta del av digitalt utbud. Det kan exempelvis handla om personer som upplever ett mentalt eller socialt motstånd mot att ta del av utbudet genom att besöka stora kulturinstitutioner.

Av Sveriges internetanvändare (från 16 år och uppåt) tog 23 procent under de första sex månaderna av covid-19-pandemin del av en livesändning på internet av något kulturevenemang, till exempel en konsert eller teaterpjäs. Män och kvinnor tog del av sådana evenemang i lika hög grad. Av dem som hade tagit del av kulturevenemang digitalt hade 43 procent blivit mer positiva till att fortsätta göra detta efter pandemin.<sup>59</sup>

Som grupp är äldre mer positivt inställda än yngre till att ta del av kulturevenemang digitalt efter pandemin. Totalt 54 procent av de pensionärer som tagit del av ett digitalt kulturevenemang under de tre första kvartalen 2020 vill fortsätta göra det efter pandemin.<sup>60</sup> I en studie från maj 2020 svarade 31 procent av samtliga åldersgrupper att de skulle kunna tänka sig att ta del av digitala museivisningar, medan 40 procent av dem som var 65–70 år kunde tänka sig detta.<sup>61</sup>

<sup>59</sup> Internetstiftelsen 2020b. Undersökningen gjordes under tredje kvartalet 2020.

<sup>60</sup> Ibid.

<sup>61</sup> Insight Intelligence med flera 2020. Undersökningen omfattade personer 16–70 år.

Den främsta anledningen till att folk konsumerar kultur och media digitalt är den ökade tillgängligheten till utbudet oavsett var man befinner sig. Nästan var tredje respondent svarar att de främst motiveras av att utbudet är globalt. Motiven till att ta del av digital kultur kan också variera. Boende i norra Sverige motiveras av att de slipper resa, stockholmarna motiveras av att de slipper trängas och låginkomsttagare motiveras av att det är billigare.<sup>62</sup>

Vad gäller scenkonst, konserter och museers samlingar föredrog en majoritet av svenskarna 2020 att ta del av dem live.<sup>63</sup> Kvaliteten i digitala produktioner kommer säkerligen att utvecklas över tid och intresset för digital kultur kan komma att öka i takt med det.

Inom litteratur- och biblioteksområdet finns en potential i att bibliotekens digitala kataloger med e-böcker tillsammans med kommersiella tjänster för e-böcker och ljudböcker kan bidra till större tillgänglighet till litteratur. Tillgången till folkbibliotekens utbud varierar i dag mellan kommuner (se avsnitt 3.4.4).

#### 4.8.1 Den digitala infrastrukturen är under utveckling

För att potentialen i det digitala utbudet ska kunna förverkligas finns en del hinder, både inom och utanför kulturpolitikens område. Flera hinder handlar om digitaliseringens genomslag i samhället i stort. Regeringen har tagit fram en digitaliseringsstrategi där det övergripande målet är att Sverige ska bli bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Strategin har fem delmål, varav vi bedömer tre som särskilt relevanta för kulturpolitikens delaktighetsmål:

- I Sverige ska alla kunna utveckla och använda sin digitala kompetens.
- I Sverige ska det finnas de bästa förutsättningarna för att digitalt drivna innovationer ska utvecklas, spridas och användas.
- Hela Sverige bör ha tillgång till infrastruktur som medger snabbt bredband, stabila mobila tjänster och som stödjer digitalisering.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup> Ibid.

<sup>63</sup> Ibid.

<sup>64</sup> Regeringen 2021d. De andra två delmålen handlar om digital trygghet och digital ledning.

Kopplat till delmålet om digital infrastruktur finns en bredbandsstrategi. Genomförandet av denna strategi påverkar i hög grad möjligheterna att nå ut med digitalt kulturutbud till befolkningen. Enligt bredbandsstrategin ska 95 procent av Sveriges hushåll och företag 2020 ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit per sekund, och för 2025 är motsvarande mål 99,9 procent av Sveriges hushåll och företag.<sup>65</sup>

#### 4.8.2 Den digitala infrastrukturen är sämre på landsbygden

En av de stora möjligheterna med ett digitalt kulturutbud är att det kan minska skillnaderna mellan städer och landsbygd vad gäller tillgången till kultur. En stor del av landets fysiska kulturutbud är lokaliserat till städer, och för att kunna ta del av detta utbud kan personer som bor i mindre orter eller i glesbygd vara tvungna att resa långt. I ljuset av det hinder som långa resor kan innebära borde ett kulturutbud på internet kunna bidra till att minska skillnaderna i kulturvanor mellan landsbygd och stad.

Under pandemin tycks denna potential än så länge inte ha tagits till vara. Under 2020 tog 25 procent av befolkningen i städer del av digitala kulturevenemang live jämfört med 19 procent av befolkningen på landsbygden.<sup>66</sup> Det kan finnas flera orsaker till detta. Det skulle till exempel kunna vara så att personer som bor i städer har större vana att ta del av kulturevenemang än personer som bor på landsbygden och att det återspeglas i deras digitala kulturvanor. En annan möjlig bidragande orsak kan vara skillnader i tillgången till snabbt bredband, vilken är betydligt sämre på landsbygden än i städer och andra tätorter.<sup>67</sup>

Bredbandsinfrastrukturen är grundläggande för att människor ska kunna ta del av digitalt distribuerad kultur och själva bidra till den digitala kulturen. Tillgången till snabbt bredband är dock betydligt större i tätbebyggda områden än i glesbebyggda områden.<sup>68</sup>

Det digitala kulturutbudet har potential att minska skillnaderna i kulturdeltagande mellan stad och landsbygd. En sådan utveckling

---

<sup>65</sup> Den exakta innebörden av målet framgår i Näringsdepartementet 2016.

<sup>66</sup> Internetstiftelsen 2020.

<sup>67</sup> Post- och telestyrelsen 2021.

<sup>68</sup> I tätorter eller småorter (tätbebyggda områden) har 96 procent av hushållen möjlighet att ansluta sig till bredband med en hastighet om 100 Mbit per sekund. I hushåll utanför tätorter och småorter (glesbebyggda områden) är motsvarande andel 59 procent. Se Post- och telestyrelsen 2020.

hämmas av att it-infrastrukturen är sämre utbyggd i lands- och glesbygd än i tätorter. För att främja alla invånares möjlighet att delta i kulturlivet är det viktigt med fortsatta satsningar på utbyggnad av infrastrukturen för bredband.

### **Det digitala kulturutbudet är ett komplement till det fysiska kulturutbudet**

Även i en framtid där det finns goda möjligheter för boende på landsbygden att ta del av konst och kultur via internet är det viktigt att det finns en god spridning av fysiskt kulturutbud över hela Sverige. Ett digitalt utbud kan göra det möjligt att ta del av kulturhändelser som det annars inte skulle gå att ta del av. Men digitala kulturupplevelser kan (med dagens teknik) inte fullt ut ersätta de kvaliteter som finns i det fysiska mötet med konsten och med andra människor som tar del av samma upplevelse.

En enkätundersökning om framtidens kulturkonsumtion visar att en stor majoritet av de svarande föredrar att ta del av scenkonstföreställningar, konserter och utställningar fysiskt. Två anledningar till det är att de upplever att fysiska evenemang ger högre kvalitet än digitala och att de vill dela sina upplevelser med andra människor.<sup>69</sup> Det är därför viktigt att ett digitalt tillgängligt utbud inte blir en ursäkt för det offentliga eller kulturverksamheter att minska på turnéer och annat kulturutbud utanför städerna. Risken med en sådan utveckling är det skapar ett skiktat kulturdeltagande, där befolkningen i städer kan ta del av kultur både digitalt och fysiskt medan befolkningen utanför städer i allt högre grad blir hänvisade till ett digitalt utbud. Inte minst vore det negativt för strävan efter en levande landsbygd.

#### **4.8.3 Digitalisering i sig breddar inte deltagandet**

Stora förhoppningar har knutits till att det digitala utbudet ska kunna förändra och öka delaktigheten i kulturlivet. Det finns studier som visar att aktörer inom kultursektorn ser digital tillgängliggjord kultur som en möjlighet att nå nya målgrupper.<sup>70</sup> Men det finns också indikationer på att den sociala räckvidden inte ökar. I Storbritannien

---

<sup>69</sup> Insight Intelligence med flera 2020; Insight Intelligence med flera 2021.

<sup>70</sup> Statens kulturråd 2021b och Governo 2016.



arbetar den kommersiella byrån Frankly Green + Webb med en studie som i dagsläget bygger på svar från 11 000 besökare vid sex museer i Storbritannien och USA. Studien visar att museerna inte har lyckats nå nya grupper med sitt digitala utbud, utan de når samma grupper med det digitala utbudet som med det fysiska.<sup>71</sup>

I Sverige har det under pandemin funnits ett större intresse för att ta del av digitalt förmedlad kultur än tidigare.<sup>72</sup> Men det finns en snedfördelning av vilka som tar del av digitala kulturevenemang live på internet. Personer med låg utbildningsnivå har i lägre grad tagit del av digitala kulturevenemang än personer med högskoleutbildning. Mellan låg- och höginkomsttagare samt mellan kvinnor och män finns dock inga skillnader.<sup>73</sup>

I dagsläget är det för tidigt att dra några säkra slutsatser om digitaliseringen bidrar till att locka en bredare publik till den offentligt finansierade kulturen, men befintliga data indikerar att ett digitalt kulturutbud inte per automatik bidrar till att bredda deltagandet i kulturlivet.

Inom biblioteksområdet har flera aktörer informerat utredningen om att de som lånar e-böcker främst är personer som bor i bostadsområden med många välbärgade invånare. Detta tyder på att personer med lägre inkomster troligen lånar e-böcker i lägre grad än personer med högre inkomster. Även barn och unga, personer med annat modersmål än svenska samt personer med funktionsnedsättning påstås i lägre grad låna e-böcker. Detta är särskilt utmanande eftersom dessa grupper tillhör bibliotekens prioriterade målgrupper.

Att känna till vilket digitalt utbud som finns är en förutsättning för att kunna ta del av det digitala utbudet. Denna kännedom är troligen större bland kulturaktörernas vanliga besöks- och publikgrupper. De vanliga besöksgrupperna har större allmän kunskap om verksamheten och kan lätt informeras genom digitala nyhetsbrev, sociala medier med mera. Utifrån det resonemanget räcker det inte med att bara tillgängliggöra utbudet digitalt för att nå en större bredd av besökare. Precis som för det platsbundna utbudet krävs att kulturaktörerna aktivt arbetar för att nå ut till och upprätta en relation till grupper av besökare som de vanligtvis inte når ut till.

---

<sup>71</sup> Frankly Green+ Webb (kommande).

<sup>72</sup> Internetstiftelsen 2020b.

<sup>73</sup> Internetstiftelsen 2020c.

#### 4.8.4 Digital kompetens är en förutsättning för att ta del av och skapa digital kultur

Människors kännedom om och förutsättningar att hitta det kulturutbud som finns tillgängligt för dem är också kopplad till deras digitala kompetens. Digital kompetens handlar om att alla ska vara förtrodda med digitala verktyg och tjänster samt ha förmåga att följa med och delta i den digitala utvecklingen utifrån sina förutsättningar.<sup>74</sup> Alla invånare ska erbjudas förutsättningar att ta del av digital information och tjänster från det offentliga och delta på ett likvärdigt sätt i samhället.

För att kunna ta del av och skapa kultur på internet krävs både färdigheter kopplade till internet- och kommunikationsteknik (IKT) och medie- och informationskunnighet (MIK). MIK handlar övergripande om källkritisk kunskap och förmågan att hitta, värdera och skapa information (där kultur kan inkluderas). Den som arrangerar digitala kulturevenemang eller tillgängliggör kultur på internet måste även ha kunskap om integritetsfrågor och GDPR (*General Data Protection Regulation*).

Ansvar för sovring av kulturutbud, information och källkritik har, i avsaknad av traditionella ”grindvakter”, hamnat på den enskilda individen.<sup>75</sup> Detta ansvar handlar om allt från att försvara sin personliga integritet till att känna igen vilka avsändare som är oberoende och vilka som har dolda agendor. Ansvar handlar också om att känna igen när den egna medieanvändningen blivit för smal eller när de digitala miljöerna och sammanhangen får en negativ påverkan på det allmänna måendet. Människors kulturvanor på internet är en del av detta.

För att individer ska kunna ta sitt nya ansvar behöver var och en stärka sin medie- och informationskunnighet (MIK). MIK kan sägas vara en förutsättning för övrig bildning och behöver integreras i ett livslångt lärande. Bibliotek och museer spelar tillsammans med andra samhällsaktörer en viktig roll för att stärka människors MIK (se avsnitt 5.4.3). Som ett led i detta arbete har Statens medieråd etablerat ett nationellt nätverk för MIK. I nätverket ingår offentliga och idéburna aktörer som arbetar med MIK, bland annat Svensk biblioteksforening, Sveriges Museer och Filminstitutet. I skrivande stund utvecklas även ett kunskapscenter för MIK.<sup>76</sup> Vi bedömer att det arbete

---

<sup>74</sup> Skr. 2017/18:47.

<sup>75</sup> Jämför Statens medieråd 2020.

<sup>76</sup> Statens medieråd 2020.

som bedrivs inom området är viktigt för att skapa förutsättningar för ökad delaktighet när det gäller den digitala kulturen.

### **Den digitala utvecklingen innebär både möjligheter och hinder för att nå äldre**

Det digitala kulturutbudet utgör en möjlighet att nå äldre som inte kan ta del av det fysiska utbudet. Under pandemin och den första tiden därefter, när äldre kan känna en tveksamhet inför att utsätta sig för smittorisker, har därför det digitala kulturutbudet ett särskilt värde.

Det finns dock fortfarande många äldre som inte använder internet och som därmed saknar möjlighet att ta del av det digitala kulturutbudet.<sup>77</sup> Trots det tog personer som var 76 år eller äldre del av kultur-evenemang live på internet i något högre grad än befolkningen över lag under 2020.<sup>78</sup> Personer i åldrarna 76 år och äldre tog del av kultur-evenemang på internet i högre grad än personer i åldrarna 56–75 år. Detta trots att personer 76 år och äldre generellt är den åldersgrupp som är minst aktiv på internet. För dem som befann sig i högriskgrupper under pandemin kan det digitala utbudet ha varit det enda möjliga alternativet för att ta del av kultur. Personer över 65 år visar också ett större intresse än övriga åldersgrupper för att ta del av museivisningar digitalt.<sup>79</sup>

Även om det fanns ett stort intresse i de äldre åldersgrupperna att ta del av kultur digitalt under pandemin föredrar 27 procent av internetanvändare över 65 år att inte ta del av någon form av kultur alls digitalt.<sup>80</sup> Det framstår därmed som att det finns en klyfta i den äldre befolkningen där en del gärna tar del av kultur digitalt, men där det samtidigt finns en stor del som inte kan eller vill ta del av kultur digitalt.<sup>81</sup>

Många kulturaktörer har under pandemin gjort särskilda insatser för att nå äldre även med fysiskt kulturutbud, vilket vi ger exempel på i kapitel 6. Vi bedömer att detta har varit mycket viktigt för den äldre målgruppens möjlighet att ta del av kultur under pandemin och att det är något som kulturaktörerna bör fortsätta med framöver. Samtidigt ser vi det som viktigt att det digitala utbudet finns kvar och utvecklas även efter det att restriktionerna släpps.

---

<sup>77</sup> Internetstiftelsen 2020.

<sup>78</sup> Internetstiftelsen 2020b.

<sup>79</sup> Insight Intelligence med flera 2020.

<sup>80</sup> Ibid.

<sup>81</sup> Internetstiftelsen 2020b.

### 4.8.5 Bedömning

- För att främja alla invånares möjlighet att delta i kulturlivet är det viktigt med fortsatta satsningar på utbyggnad av infrastrukturen för bredband.
- Det behövs fortsatta satsningar på den digitala kompetensen i samhället riktade till alla åldrar.
- Digitalt kulturutbud bidrar inte per automatik till att grupper som vanligtvis inte tar del av det fysiska kulturutbudet nås. Kulturverksamheter kommer att behöva arbeta för att nå ut till och bredda sin publik även avseende deras digitala utbud.
- Digitalt tillgängliggjord kultur kan inte ersätta den kultur som upplevs fysiskt på plats. Däremot kan digitalt tillgängliggjord kultur vara ett viktigt komplement till den fysiska kulturen.

## 4.9 Hinder för barns och ungas möten med kultur

Pandemin har påverkat det offentligt finansierade kulturutbudet negativt och ökar risken att barn och unga blir utan kulturupplevelser.<sup>82</sup> Som beställare och arrangörer spelar kommuner och skolor en viktig roll för barns och ungas kulturupplevelser. Kommunerna tar också stort ansvar för barns och ungas möjligheter till eget skapande genom kulturskolorna.

I våra intervjuer har utmaningar kopplade till kultur i skolan och kulturskolan kommit upp vid upprepade tillfällen. Skolan utgör en viktig plattform för att nå ut med kultur till barn och unga oavsett deras socio-ekonomiska bakgrund och förutsättningar utanför skolan. För många barn och unga utgör besök på skoltid det första mötet med till exempel scenkonst och museiverksamhet. Kultur i skolan kan därmed vara det första fröet till ett framtida kulturintresse. Även inom konstområden som film och musik, som de flesta möter även till vardags, kan upplevelser under skoltid öppna ögonen för en mångfald av genrer och uttryck som eleverna normalt sett inte tar del av. Kulturskolan är viktig för barns och ungas möjlighet att utveckla sitt eget skapande och som ett steg på vägen mot framtida verksamhet inom kulturområdet.

---

<sup>82</sup> Jämför Barnombudsmannen 2021.

Både kultur i skolan och kulturskolans verksamhet har begränsats av pandemin och barns och ungas möjlighet att ta del av kultur och att utveckla sina skapande förmågor har minskat.<sup>83</sup> Ur ett barns eller en ungdoms perspektiv utgör ett år utan möjlighet att möta professionell kultur i skolan eller att ta del av kulturskolans undervisning en stor del av dess tid i grundskolan och kulturskolans verksamhet. Vi ser det som angeläget att de hinder som finns för kulturskolan och kultur i skolan undanröjs så snart som möjligt så att barn och unga ges förutsättningar att möta och delta i kulturen igen.

#### 4.9.1 Pandemin medför långsiktiga utmaningar för kulturskolorna

Under pandemin har barn och ungas tillgång till kulturskolornas verksamhet begränsats. Verksamhet har i vissa fall ställts in under kortare eller längre perioder och undervisning har i varierande grad genomförts på distans med digitala verktyg. Elever som tidigare tagit del av kulturskolornas verksamhet har inte fått ta del av den på samma sätt som tidigare och nya elever har i lägre grad kunnat erbjudas plats i undervisningen. I en enkätundersökning genomförd av Kulturskolerådet framgår att en majoritet av kulturskolorna anser att det är stor eller mycket stor risk att de efter covid-19-pandemin kommer ha ett minskat antal elever.<sup>84</sup> Totalt 65 procent av kulturskolorna bedömer också att de kommer att få svårare att nå nya målgrupper. Det beror på att delar av deras verksamhet som de vet är viktig för att nå nya målgrupper har påverkats negativt av pandemin. Exempelvis handlar det om uppsökande verksamhet, orkestrar, framföranden och konserter. Totalt 80 procent av kulturskolorna ser stort eller mycket stort behov av statliga insatser i form av kunskapspridning, ökade utvecklingsbidrag respektive en ny form av statligt verksamhetsbidrag till kulturskoleverksamhet.<sup>85</sup> Med stöd i svaren från kulturskolorna föreslår Kulturskolerådet också att en kulturskolelag ska tas fram. Syftet med såväl kulturskolelagen som med verksamhetsbidrag till kulturskolorna skulle vara att främja en jämlik tillgång till kulturutövande för barn och unga i hela landet.<sup>86</sup> Förslaget om en

---

<sup>83</sup> Barnombudsmannen 2021.

<sup>84</sup> Kulturskolerådet 2021.

<sup>85</sup> Ibid.

<sup>86</sup> Ibid.

kulturskolelag har även framförts till utredningen från en del kommunala företrädare.

De behov som förslagen om verksamhetsbidrag till kulturskoleverksamhet och en kulturskolelag ska möta upp handlar dels om kommuners minskande ekonomiska utrymme (se vidare i avsnitt 3.2.3), dels om kultursektorns svårigheter att nå ut med sitt utbud till nya målgrupper. Givet det minskande ekonomiska utrymme som kommuner står inför skulle statliga verksamhetsbidrag kunna bidra till att stärka förutsättningarna för de kommunala kulturskolornas grundverksamhet.

Därutöver tror kulturskolorna att de kommer få svårare att nå nya målgrupper till följd av covid-19-pandemin.<sup>87</sup> De relationer till nya målgrupper som hade byggts upp före pandemin har avbrutits. Som vi beskrivit i avsnitt 4.5.1 är barn och unga med lågutbildade föräldrar samt barn och unga med utländsk bakgrund underrepresenterade i kulturskolornas verksamhet. Risken är att kulturskolorna efter pandemin får svårare att förändra denna underrepresentation, eller att den till och med förstärks. Enligt Kulturrådets uppföljning av de statliga utvecklingsbidragen 2016–2018 har bidragen använts för att nå nya målgrupper, till exempel barn och unga i socioekonomiskt utsatta områden och nyanlända.<sup>88</sup> Att nå nya målgrupper och satsningar för att stärka kulturskoleverksamhet i områden med socioekonomiska utmaningar är också två av de ändamål som de statliga bidragen kan användas till enligt nuvarande förordning.<sup>89</sup> I relation till målet om allas möjlighet att utveckla sina skapande förmågor framstår alltså utvecklingsbidrag till kulturskolorna som en motiverad insats, även om det i dagsläget är svårt att säga hur utvecklingsbidragen påverkar deltagandet i kulturskolornas verksamhet över tid.

#### 4.9.2 En kulturskolelag kräver en fördjupad utredning

De statliga insatserna för kulturskolan är relativt nya och föregicks av Kulturskoleutredningen som lämnade sitt betänkande 2016.<sup>90</sup> Kulturskoleutredningen bedömde i sitt betänkande att en reglering i lag vore det mest verkningsfulla för att tydliggöra det nationella

---

<sup>87</sup> Ibid.

<sup>88</sup> Statens kulturråd 2021h.

<sup>89</sup> Förordning om statsbidrag till kommuner som bedriver kulturskoleverksamhet (SFS 2019:470).

<sup>90</sup> SOU 2016:69.

intresset av kulturskoleverksamhet. Mot bakgrund av den så kallade finansieringsprincipen<sup>91</sup> bedömde utredningen dock att detta inte var genomförbart.<sup>92</sup>

I den efterföljande propositionen bedömde regeringen att kulturskolan bör förbli kommunal och frivillig eftersom den lokala förankringen och frivilligheten är viktiga delar i kulturskolans framgång. Regeringen menade också att det är osäkert om en lagstiftning skulle stärka kulturskolan.<sup>93</sup>

Mot bakgrund av att kulturskolorna drabbats av pandemin och de svåra ekonomiska förutsättningar som kommuner står inför på längre sikt (se avsnitt 3.2.3) är det motiverat för regeringen att åter överväga att införa en kulturskolelag för att säkra mer likvärdig tillgång till kulturskoleverksamhet i hela landet. En sådan kulturskolelag kräver dock en fördjupad utredning avseende konsekvenser och utformning av regleringen.

Det har inkommit synpunkter till utredningen om att finansieringsprincipen inte nödvändigtvis måste tillämpas på så sätt att staten ska stå för hela finansieringen av en lagreglerad kommunal kulturskoleverksamhet. I Kulturskoleutredningens betänkande framgår också att det är möjligt att i vissa fall göra undantag från finansieringsprincipens huvudregel att hela den reglerade verksamheten ska bekostas av staten.

Tillämpningen av finansieringsprincipen kan ha stor påverkan för vilka konsekvenser en lag om kulturskoleverksamheten skulle få för kulturlivet i stort. Något som måste beaktas är att kommunerna står för en viktig del av finansieringen av kulturlivet i Sverige. Kommunerna har redan ett lagstadgat ansvar för folkbibliotekens verksamhet. En tvingande lag även för kulturskoleverksamhet skulle kunna få till följd att finansiering av annan kulturverksamhet prioriteras ner. För många andra kulturella verksamheter som i dag bedrivs med kommunalt stöd skulle en sådan utveckling kunna få stora negativa konsekvenser.

Kulturskoleutredningen föreslog även att en ny regional funktion för samordning av kommunernas kulturskoleverksamhet skulle inrättas inom ramen för kultursamverkansmodellen. Detta förslag skulle enligt Kulturskoleutredningen kunna leda till ett effektivare

---

<sup>91</sup> Finansieringsprincipen innebär att kommuner och regioner inte bör åläggas nya utgifter utan att de samtidigt får möjlighet att finansiera dessa med annat än höjda skatter.

<sup>92</sup> SOU 2016:69.

<sup>93</sup> Prop. 2017/18:164.

nyttjande av kommunernas resurser för kulturskoleverksamhet och till en mer jämlik tillgång till kulturskoleverksamhet i hela landet. Förslaget genomfördes inte bland annat på grund av att regeringen inte ansåg det lämpligt att öronmärka medel inom kultursamverkansmodellen.<sup>94</sup> I sitt remissvar angående Kulturskoleutredningens betänkande menade Sveriges Kommuner och Landsting (numera Sveriges Kommuner och Regioner) att de medel som utredningen avsatt inte räcker för att finansiera den roll som den regionala samordnande funktionen var tänkt att fylla.<sup>95</sup> Vi bedömer att en regional samordnande funktion kan vara ett alternativ till att införa en kulturskolelag. Även en sådan insats skulle dock behöva utredas vidare och bör utvecklas i dialog med kommuner och regioner.

#### **4.9.3 Covid-19-pandemin har synliggjort brister i utbytet mellan kultursektorn och skolan**

Under pandemin har många skolor helt pausat samarbetet med kulturaktörer medan andra genomfört verksamhet på alternativa sätt, till exempel digitalt. Helt klart är att pandemin har gjort det svårare för kulturaktörer att nå ut med verksamhet riktad till skolan.

I våra intervjuer med kultursektorn har det framkommit att kommuner och skolor gjort olika bedömningar angående professionell kulturverksamhet i skolan under pandemin. På vissa håll har möten med konst och kultur möjliggjorts genom att klasser delats in i mindre grupper där grupperna tagit del av till exempel en scenkonstföreläsning vid olika tillfällen. På andra håll har skolorna helt stängt dörrarna för utomstående kulturaktörer.

Inom kultursektorn finns en oro för att den tid när barn och unga inte fått möta kultur i skolan kommer att få konsekvenser för deras framtida kulturkonsumtion och egna skapande. En annan oro är att det kommer att bli svårt att återupprätta relationerna till och utbytet med skolan. Detta kan i så fall även få konsekvenser för framtida elevers tillgång till kultur.

I våra samtal med kultursektorn har det återkommande framgått att det även före pandemin fanns utvecklingsområden vad gäller kulturell verksamhet i skolan. Bland annat museer upplever att det över tid blivit allt svårare att komma in i skolans verksamhet, trots

---

<sup>94</sup> Prop. 2017/18:164; SOU 2016:69.

<sup>95</sup> Sveriges Kommuner och Landsting 2017.



att museerna upplever att de blivit bättre på att anpassa sina erbjudanden till skolans läroplan. Fristående kulturaktörer har framfört att det är svårt för dem att veta vem de ska kontakta om de vill erbjuda verksamhet riktad till skolan: Är det en rektor, en kultur- samordnare eller utbildningsförvaltningen? Strukturen varierar mellan olika kommuner, vilket gör det svårorienterat.

Många av dem vi har intervjuat har fört fram att skolans pressade schema medför ett hinder för att utveckla samverkan och utbyte mellan kulturen och skolan. En liknande bild ger även Kulturrådet i sin översyn av bidraget Skapande skola.<sup>96</sup> Riksantikvarieämbetet har i en kartläggning visat att tidsbrist är en stor anledning till att skolor inte tar del av museers verksamhet. Transport till museet och ekonomi är andra vanliga hinder.<sup>97</sup>

Tidsbristen i skolan kan ha stärkts under pandemin. Både i gymnasie- och grundskolan finns en risk för att vissa moment i undervisningen kan ha blivit lidande av pandemin och att ökad frånvaro från lärare och elever bidragit till kunskapsluckor som måste hämtas igen. Skolverket bedömer att risken är större inom gymnasieskolan och att de insatser som kommer att behövas för att ta igen tappet till stor del handlar om mer undervisningstid.<sup>98</sup>

Tidigare undersökningar pekar på att skolor tenderar att prioritera ner kulturella inslag i relation till annat.<sup>99</sup> Vi bedömer att det finns en risk att skolorna efter pandemin lider av större tidsbrist än vanligt och därmed kommer nedprioritera konstnärliga och kulturella inslag. Många scenkonstinstitutioner har uttryckt en oro för att skolorna efter pandemin kommer göra färre kulturbesök, vilket gör att många barn och unga går miste om möjligheten att möta scenkonst.<sup>100</sup> Vi vill dock lyfta fram att Skolverket anser att det under hösten 2021 kan finnas anledning för skolor att satsa särskilda resurser på bland annat kultur, eftersom sådana aktiviteter inte varit möjliga att genomföra under pandemin. Skolverket anser också att kulturaktiviteter kan bidra till att stärka de sociala kontakterna mellan eleverna.<sup>101</sup> För de yngre målgrupperna skulle kulturinslag inom fritidshemmets verksamhet kunna vara ett alternativ för att möjliggöra elevernas möte med kultur.

---

<sup>96</sup> Statens kulturråd 2020.

<sup>97</sup> Riksantikvarieämbetet 2020.

<sup>98</sup> Statens skolverk 2021.

<sup>99</sup> Se till exempel Statens kulturråd 2020.

<sup>100</sup> Svensk Scenkonst 2021.

<sup>101</sup> Statens skolverk 2021.

#### 4.9.4 Kulturrådet arbetar med att utveckla Skapande skola

Bidraget Skapande skola har funnits sedan 2008 och fördelas av Kulturrådet till konst- och kulturprojekt i skolan. Bidraget söks av skolhuvudmän och har under olika perioder riktat sig till olika åldersgrupper. Från och med läsåret 2021/2022 kommer bidraget endast att rikta sig till förskoleklass och grundskolans årskurser 1–9. Skapande skola möjliggör för ett stort antal elever att ta del av kulturaktiviteter. Lsåret 2018/2019 deltog nästan 700 000 elever från förskoleklass till årskurs 9 i aktiviteter inom Skapande skola, vilket motsvarar 65 procent av alla elever som då gick i förskoleklass eller grundskolan. Skapande skola bidrar också till arbetstillfällen och uppdrag för konstnärer och kulturaktörer. Lsåret 2018/2019 arbetade cirka 3 100 kulturaktörer över 112 000 timmar i Skapande skola-projekt i grundskolan. Därutöver arbetade över 300 kulturaktörer över 10 000 timmar i Skapande skola-projekt i förskolan.<sup>102</sup>

Trots att bidraget når ut till många elever och bidrar till arbetstillfällen för konstnärer och kulturaktörer har vi i våra intervjuer fått höra flera kritiska synpunkter om Skapande skola. Synpunkterna har kommit från flera olika håll, till exempel från tjänstepersoner inom kommuner och från kulturproducerande aktörer.<sup>103</sup> Vi har haft kontakt med Kulturrådet angående detta och fått information om att de arbetar med att utveckla Skapande skola med utgångspunkt i den översyn av bidraget som de gjorde under 2019 och 2020.<sup>104</sup> Med anledning av de synpunkter som vi fått ta del av angående Skapande skola ser vi positivt på det utvecklingsarbete som Kulturrådet bedriver och kommer därför inte att lämna några särskilda förslag om Skapande skola. I det här avsnittet återger vi däremot en sammanfattning av de synpunkter som kommit oss till del. Det är dock osäkert hur representativa dessa synpunkter är för kommuner och kulturaktörer överlag.

#### Kultursektorns synpunkter på Skapande skola

Några kommuner har framfört att bidraget Skapande skola inte är anpassat till kommunernas förutsättningar och att stödet är stelbent. Detta medför att pengarna inte kan användas på det sätt som vore

<sup>102</sup> Bättre Konsult 2019.

<sup>103</sup> Inom ramen för utredningen har vi dock inte haft kontakt med skolor eller företrädare för kommuners utbildningsförvaltningar.

<sup>104</sup> Se Statens kulturråd 2020.

mest lämpligt. En kommunal företrädare har beskrivit att aktiviteter som sedan länge planerats inom Skapande skola gör att skolorna inte har möjlighet att ta del av andra attraktiva erbjudanden om kultur i skolan, eftersom dessa kommer i ett senare skede. Här upplever flera kommunala företrädare att andra stöd från Kulturrådet till kommuner, exempelvis Stärkta bibliotek och stödet till kulturskolor, är uppbyggda med större lyhördhet mot kommunerna och mer flexibla vad gäller användning av de statliga medlen.

Från konstnärer och professionella kulturutövare finns en kritik om att de inom Skapande skola ofta tvingas verka som pedagoger, trots att de saknar utbildning för detta. De skulle vilja att de inom Skapande skola i högre grad fick presentera konstnärliga verk för barn och unga, vilket är det som de är utbildade för. Det finns också kulturutövare som upplever att insatser inom Skapande skola i hög grad utgår från att de konstnärliga och kulturella inslagen i skolan ska bidra till att uppnå läroplanens kunskapsmål. Utövarna önskar att större vikt kunde läggas vid egenvärdet av barns och ungas möte med professionell kultur.

Företrädare för museer har framfört till utredningen att museernas verksamhet i många fall inte inkluderas i Skapande skola. Ett besök på ett museum innefattas inte i Skapande skola eftersom fokus i Skapande skola ligger på eget skapande och konstnärlig fördjupning för eleverna. Museernas egen pedagogiska verksamhet exkluderas ofta från Skapande skola på grund av kraven på att de kulturaktörer som bedriver projekten ska ha en högre konstnärlig utbildning eller vara konstnärligt yrkesverksamma. Kravet på högre konstnärlig utbildning är även ett hinder för amatörkulturorganisationer, vilka annars har stor kompetens just i verksamhet med fokus på barns och ungas egna skapande.

#### 4.9.5 Bedömning

- Skolan borde få ett bättre stöd vad gäller kunskap om värdet i och tillvägagångssätt för hur utbyte och samverkan med kulturverksamheter kan utvecklas.

- Utvecklingsbidrag till kulturskolorna framstår som en motiverad insats i relation till målet om allas möjlighet att utveckla sina skapande förmågor. I dagsläget är det dock svårt att säga hur utvecklingsbidrag påverkar deltagandet i kulturskolornas verksamhet över tid.
- Kulturskolornas verksamhet har påverkats negativt av pandemin och kommunerna står inför framtida ekonomiska utmaningar. Mot den bakgrunden är det motiverat för regeringen att analysera om det behövs ytterligare statliga insatser för att främja en jämlik tillgång till kulturskoleverksamhet i hela landet.

#### **4.10 Dagens styrning hämmar arbete för breddat deltagande**

Viljan att sträva efter att nå delaktighetsmålet och att bredda deltagandet tycks vara stor både från politiskt håll och inom kultursektorn. Av våra intervjuer med företrädare för kultursektorn framgår att det i dag finns kunskap om hur ett arbete med att bredda deltagandet kan bedrivas, även om det också finns behov att utveckla denna kunskap (se avsnitt 4.5). I samtal med sektorn och sakkunniga till utredningen framgår emellertid att utvecklingen hämmas av behovet av självfinansiering och av att besöksantal ofta upplevs som centrala när verksamheterna följs upp och jämförs med varandra.

För att nå nya målgrupper krävs ofta riktade insatser. Sådana insatser kostar vanligtvis mer i relation till hur stor publik som verksamheten når än en satsning på att nå en etablerad publik med en välkänd och populär repertoar. För kulturverksamheter som är beroende av intäkter från publik eller besökare kan det med andra ord vara ekonomiskt svårt att prioritera att nå nya målgrupper.

Museer med fri entré är inte direkt beroende av besöksintäkter, men av våra intervjuer framgår att även dessa upplever att verksamheten i hög grad värdesätts och jämförs utifrån besöksantal. Orsaken till detta är inte bara att uppdragsgivare efterfrågar sådan statistik utan även att många museer själva använder besöksantal för att lyfta fram värdet av sin verksamhet.

Vi bedömer att en positiv utveckling i riktning mot delaktighetsmålet skulle främjas om kulturverksamheter som bedriver ett framgångsrikt arbete med breddat deltagande skulle premieras.

#### 4.10.1 Två möjliga sätt att utveckla styrningen

Att skapa en styrning som främjar arbete med breddat deltagande är lättare sagt än gjort. Att införa återrapporteringskrav på utfallsdata av arbetet med breddat deltagande är förknippat med flera utmaningar. Detta illustreras i Myndigheten för kulturanalys arbete med att följa besöksutvecklingen på centrala museer, där endast ett fåtal museer uppfyller de kriterier för statistisk kvalitet som gör det möjligt att bedöma effekten av fri entré-reformen.<sup>105</sup>

Ett sätt att förändra styrningen så att den främjar arbete med breddat deltagande är att basera resultatbedömningen av verksamheterna på kvalitativa bedömningar av verksamheternas arbetssätt för att bredda deltagandet snarare än på vilka som faktiskt tar del av verksamheten. Här har Regeringskansliet redan tagit viktiga steg genom att i sina dialoger med statliga museer efterfråga kvalitativa resultat.

Flera centrala museimyndigheter har sedan 2016 även inskrivet i sina regleringsbrev att de ska redovisa åtgärder för att nå nya besökare. Detta är arbetssätt som vi bedömer som positiva och som skulle kunna implementeras mer konsekvent även i riktlinjer till stiftelser och bolag med finansiering via Kulturdepartementet. I regeringens riktlinjer till bolag och stiftelser inom kulturområdet finns ofta uppdrag om att nå nya målgrupper eller att nå ut brett till befolkningen. Återrapporteringskrav som liknar de som beskrivits ovan saknas dock i riktlinjerna. I kommunikationen med kulturinstitutioner kan regeringen även ytterligare betona betydelsen av arbete för att nå nya målgrupper i relation till de besökssiffror som efterfrågas.

Ett annat tillvägagångssätt för att främja arbete för breddat deltagande är att införa tidsbegränsade bidrag som riktar sig till kulturverksamheter och som kan sökas för att utveckla arbetet för breddat deltagande. Risken med sådana bidrag är dock att arbetet med breddat deltagande kommer bedrivas i tillfälliga projekt snarare än som en integrerad del av verksamheten. En erfarenhet från kultursektorn som utredningen tagit del av är att arbetet med breddat deltagande behöver pågå kontinuerligt. Projektformen kan vara viktig för att införa nya arbetssätt i en organisation. Men efter projektavslut behöver det finnas förutsättningar för att ta tillvara de arbetssätt och lärdomar som ett projekt genererat.

---

<sup>105</sup> Myndigheten för kulturanalys 2019b.

#### 4.10.2 Bedömning

- Styrningen av kulturverksamheter behöver utvecklas i syfte att skapa förutsättningar för bättre måluppfyllelse för delaktighetsmålet. Ett tydliggörande från statens sida att breddat deltagande är prioriterat framför höga besöksiffror vore ett steg i rätt riktning.
- Tidsbegränsade bidrag som möjliggör att kulturverksamheter kan utveckla sitt arbete med breddat deltagande kan bidra till måluppfyllelse. Det är viktigt att det finns förutsättningar att långsiktigt ta tillvara nya arbetssätt och lärdomar från sådana projekt.

## 5 Utvecklingsområden för samhällsmålet

I detta kapitel redovisar vi vår analys av vilka hinder som finns för en återstart av kulturlivet i relation till samhällsmålet och våra bedömningar om hur dessa problem bör hanteras.

### 5.1 Samhällsmålet

Kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska prägla samhällets utveckling.<sup>1</sup>

Covid-19-pandemin har tydliggjort den viktiga roll som kulturen spelar för samhällets utveckling. Kulturen ger perspektiv på människan och samhället, och bidrar därigenom till reflektion, samhällsdebatt och samhällsvision. Men kulturen har också en mer direkt betydelse för samhället. Det handlar till exempel om att kulturen tillför estetiska värden i samhällsplaneringen och bidrar till ekonomisk tillväxt, arbetstillfällen, social sammanhållning och livskvalitet. I sin motivering av samhällsmålet pekar regeringen på kulturens potential att vara en positiv kraft i samhället.<sup>2</sup>

Samhällsmålet, som vi tolkar det, handlar inte om att kulturen har i uppgift att bidra till andra politikområden utan om att ta vara på de möjligheter till synergier som finns utan att göra avkall på kulturens självständighet och egenvärde. För kulturpolitikens vidkommande ska kulturuttryck kunna ta plats både inom kultursektorn och inom andra samhällsområden. För att detta ska kunna ske behöver hindren för konstens och kulturens potential att bidra till samhällets utveckling rivas.

---

<sup>1</sup> Prop. 2009/10:3.

<sup>2</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020.

## 5.2 Kulturens centrala samhällsvärde behöver tydliggöras

Kultursektorn i Sverige och internationellt har drabbats hårt av pandemin, men sektorns aktörer har också verkat för att människor ska kunna få ta del av konst och kultur trots smittspridning och rådande restriktioner. Kulturens betydelse för människor och för samhället har kanske aldrig varit så tydlig som under pandemin. I flera länder sattes människor i karantän, och situationen hade säkerligen varit ännu svårare att uthärda utan tillgång till musik, filmer, böcker och olika former av digitalt tillgängliggjord kultur. Kulturen har också ett bredare samhällsbidrag som bör tas tillvara i utvecklingen av mer krisresistenta och hållbara samhällen.

Betydelsen av konstens och kulturens bredare samhällsbidrag framträder exempelvis genom att FN:s Agenda 2030 med sina 17 globala mål om bland annat hälsa, utbildning, hållbar tillväxt och eliminering av fattigdom verkar få ett allt tydligare genomslag i den svenska kulturpolitiken.<sup>3</sup> På statlig nivå har Kulturrådet, Statens konstråd och Riksantikvarieämbetet i uppdrag att redovisa hur deras verksamheter bidrar till att uppnå de globala målen. Även kulturarv har en viktig roll när det gäller att främja en hållbar samhällsutveckling och har därmed bäring på flera av målen i Agenda 2030.<sup>4</sup>

Ett exempel på hur kulturen kan bidra till måluppfyllelse inom ramen för Agenda 2030 handlar om kulturens samarbete med biståndsområdet. Under 2020 inledde Sida ett samarbete med Konstnärsnämnden, Filminstitutet, Riksteatern, Skap, Patent- och registreringsverket och Kulturrådet för att utveckla ett internationellt programförslag för kulturpartnerskap och institutionsbyggande. Samarbetet mellan kulturmyndigheterna och Sida handlar om att länka ihop kultur- och biståndspolitiska insatser. Konstnärer i Sverige och internationellt ska stödjas för att bidra till biståndsmål inom exempelvis yttrandefrihet och demokratiskt samhällsbyggande. På sikt ska samarbetet bli en del av Sveriges internationella utvecklings- och kultursamarbete.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020.

<sup>4</sup> Museernas verksamheter visar detta mycket tydligt och av Riksantikvarieämbetets årsredovisningar framgår hur arbetet med kulturarvet och kulturmiljön på olika sätt bidrar till målen i Agenda 2030.

<sup>5</sup> Under pandemin har de svenska myndigheternas möjlighet att bygga nätverk på plats i samarbetsländerna hindrats av att resor dit inte har varit möjliga.



Vidare har FN deklarerat att 2021 ska vara det internationella året för kreativ ekonomi och hållbar utveckling (*International Year of Creative Economy for Sustainable Development*). Under året arbetar länder och organisationer tillsammans för att förbättra datainsamlingen i syfte att mäta den kreativa ekonomin och dess samhälls-ekonomiska bidrag på global, regional och nationell nivå. Även inom EU kopplas kulturen samman med hållbar utveckling inom ramen för initiativet *New European Bauhaus* som en del i att förverkliga den europeiska strategiagendan *European Green Deal*.<sup>6</sup> Initiativet ska bidra till den gröna omställningen utifrån ledorden hållbarhet, inkludering och estetik. Kulturens bredare samhällsvärde och synen på att kulturella och kreativa näringar kan bidra till återstart av hela samhällen lyfts således internationellt.<sup>7</sup>

Att fritt kunna delta i kulturlivet och uttrycka sig genom konst är en mänsklig rättighet enligt FN:s internationella konvention om ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter. I linje med FN-konventionen slår grundlagen fast att offentliga verksamheter ska verka för den enskildes kulturella välfärd.<sup>8</sup> Men lagen gör sedan prioriteringsordningen att det allmänna särskilt ska trygga rätten till ett antal specifika rättigheter, till exempel bostad, utbildning och social omsorg, och där utelämnas kulturen.

Den prioriteringsordningen är också tydlig i Valfärdskommissionens arbete.<sup>9</sup> Regeringen tillsatte kommissionen 2019 för att identifiera och analysera konkreta åtgärder för att stärka kommunsektorns förmåga att tillhandahålla välfärdstjänster av god kvalitet i framtiden. Kommissionens definition av välfärd inkluderar inte kultur som därför hamnar utanför de processer och vägval som nu görs inom ramen för kommissionens arbete. Vi bedömer att det behövs ett helhetsperspektiv som även beaktar konsten och kulturen i strategiska beslut om samhällets välfärd och utveckling.

---

<sup>6</sup> Europeiska kommissionen 2021.

<sup>7</sup> Unesco 2021b.

<sup>8</sup> Regeringsformen (SFS 1974:152).

<sup>9</sup> Regeringen 2021e.

### 5.2.1 Bedömning

Kulturen bör ses som ett välfärdsområde och därmed inkluderas i beslutprocesser som behandlar strategiska vägval för välfärden på statlig, regional och kommunal nivå.

## 5.3 Kulturella och kreativa näringar bidrar både till kulturpolitiken och näringspolitiken

De kulturella och kreativa näringarna (KKN) är en heterogen sektor som omfattar de områden som ingår i kulturpolitiken men även andra delbranscher, till exempel mode och dataspel. I Sverige definierar Tillväxtverket kulturella och kreativa näringar som företag med kulturskapande eller andra kreativa processer som sin affärsidé eller som sin råvara.<sup>10</sup> Det kan vara företag som levererar tjänster inom design, marknadskommunikation eller media och grundar leveransen på kulturell kompetens. Det kan också vara företag som bygger vidare på andras skapande, till exempel genom att erbjuda lösningar för distribution och handel.<sup>11</sup>

KKN har substantiell ekonomisk betydelse. Det visar den statistik som Tillväxtverket presenterar på sin webbplats under namnet *Kreametern*.<sup>12</sup> Statistiken sträcker sig dock endast fram till och med 2017, vilket beror på att Tillväxtverkets regeringsuppdrag att utveckla statistik om KKN avslutades i december 2018.

Enligt Tillväxtverkets statistik bidrog KKN 2017 med 2,9 procent av bnp.<sup>13</sup> Bidraget är dock undervärderat eftersom befintlig statistik varken mäter ekonomiska effekter av digitala tjänster som distribuerar audiovisuella produkter, eller tjänsteexport.<sup>14</sup>

Inom KKN fanns 2017 cirka 131 000 verksamheter och cirka 149 000 anställda. Många i sektorn är egenföretagare med enskild firma. Enligt *Kreametern* är cirka 79 procent av samtliga företag inom KKN soloföretag, cirka 20 procent har 1–9 anställda och mindre än 1,5 procent har 10 eller fler anställda.<sup>15</sup>

---

<sup>10</sup> Definitionen av de delbranscher som klassificeras som KKN i Sverige återfinns i Tillväxtverket med flera 2018.

<sup>11</sup> Tillväxtverket med flera 2018.

<sup>12</sup> Tillväxtverket 2021.

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Tillväxtverket med flera 2018.

<sup>15</sup> Tillväxtverket 2021.

Frågor som påverkar KKN berör både kultur- och näringspolitiken. Många företag och organisationer inom kultursektorn drivs kommersiellt men har också betydelse för kulturens ekosystem, kultursektorns utveckling och tillgången till kultur. Ett exempel är att flera skådespelare rör sig mellan offentliga kulturinstitutioner, kommersiella scener och kommersiella filminspelningar.

Näringspolitiska insatser som kommer KKN till del kan ha positiv effekt även för kulturpolitiken. Omvänt kan politiska insatser som görs med kulturpolitiska motiv bidra till att stärka delar av KKN och därmed vara positiva även för näringspolitiken. Men trots de många synergier som finns mellan de båda politikområdena finns i dag hinder som gör att den potential som finns i de kulturella och kreativa näringarna inte tas tillvara. I det här avsnittet beskriver vi dessa hinder och hur de kan övervinnas.

### 5.3.1 Konstnärernas villkor inom KKN behöver stärkas

Många bild- och formkonstnärer, musiker, konsthantverkare, författare, regissörer, skådespelare och dansare med flera arbetar i företagsform och är därmed inkluderade i KKN. Att de har företag har i stor utsträckning att göra med att de är konstnärer inom områden där det förekommer få anställningsförhållanden, till exempel författare och bild- och formkonstnärer. Vidare har branscherna alltmer utvecklats så att även sådana kategorier som tidigare arbetade i anställning nu förutsätts arbeta i företagsform, till exempel skådespelare. Det är också mycket vanligare att konstnärerna har enskild firma än aktiebolag. Av samtliga konstnärer, inklusive de med anställning, har över 50 procent enskild firma.<sup>16</sup>

Det som konstnärer skapar kan bli innehåll för andra företag som Facebook, Youtube och Google. KKN bidrar både direkt till bnp och ger med stor sannolikhet även ett betydande bidrag till olika kringnäringar. Det ekonomiska värde som konstnärer genererar genom att skapa innehåll till exempelvis ovan nämnda plattformar kommer emellertid sällan konstnärerna till del (se avsnitt 3.5).

En stor del av ekonomin inom näringarna härrör från den digitaliserade marknaden. Trots att de kulturella och kreativa näringarna utvecklas positivt visar Konstnärsnämndens undersökningar att

---

<sup>16</sup> Konstnärsnämnden 2016.

konstnärers ekonomiska situation försämrats över tid.<sup>17</sup> En bidragande orsak till det är hur upphovsrätt och avtalsfrågor hanteras och tas om hand på den digitala marknaden (se avsnitt 3.5). Vi bedömer därför att stöd i upphovsrättsliga frågor och stöd i utvecklingen av affärsmodeller som ger skäligen ersättningar till konstnärer skulle främja konstnärers villkor inom kulturella och kreativa näringar.

### 5.3.2 Näringspolitiska satsningar är inte anpassade efter KKN

De näringspolitiska krisstöd som utformades under pandemin kunde endast delvis täcka kulturlivets behov (se avsnitt 2.3.4). En möjlig förklaring till detta kan vara att det saknas kunskap om KKN:s villkor inom näringspolitiken. I dagsläget faller merparten av företagen inom KKN ofta utanför statliga satsningar på innovation och tillväxt. Orsaken är att de bidragskriterier som är kopplade till näringspolitiska stöd gör att majoriteten av företagen inom KKN inte är berättigade att söka stöd. Det handlar till exempel om krav avseende omsättningens storlek, antalet anställda eller i vilken form företaget bedrivs. Vinnova kan exempelvis inte ge stöd till enskilda firmor eftersom de inte betraktas som juridiska personer. I vår dialog med Vinnova har det också framkommit att det saknas affärsrådgivning, coaching och mentorskap som är anpassade för KKN-företag i Sverige.

Ett annat hinder kan vara att KKN-företag har en syn på tillväxt som skiljer sig från den gängse bilden inom näringspolitiken. Många KKN-företag vill växa men inte genom att anställa eller konkurrera med varandra. I stället vill de växa i nätverk, i samverkan med andra liknande företag och genom att skapa nya försäljningskanaler. Men det är svårt att mäta den typen av tillväxt, eftersom den inte syns i offentlig statistik. Det här behöver Vinnova, Tillväxtverket och andra offentliga aktörer ta hänsyn till i sina näringslivssatsningar, så att KKN:s potential till tillväxt och affärsnytta får stöd och tas tillvara.

Under 2020 har Vinnova på eget initiativ inlett ett utvecklingsarbete om hur myndigheten kan bli bättre på att stödja KKN och de för en dialog med bland annat Konstnärsnämnden om dessa frågor. Vinnovas strategi är att inte bara finansiera innovationsprojekt i

---

<sup>17</sup> Konstnärsnämnden 2016.

KKN-företag, utan de vill skapa bättre förutsättningar för företag i alla branscher att tillsammans möta viktiga samhällsutmaningar.

Även Tillväxtverket bör titta på hur KKN kan inkluderas i deras näringslivssatsningar i högre utsträckning än i dagsläget. Exempelvis kan många av KKN:s ensamföretagare inte ta del av Tillväxtverkets affärsutvecklingscheckar för digitalisering och internationalisering på grund av de krav som ställs på antal anställda och omsättningsnivå.

Av våra intervjuer med Kreativ sektor<sup>18</sup> och andra branschföreträdare inom KKN framgår att kunskapen om KKN behöver utvecklas inom näringsmyndigheter, på tillväxtkontor och hos merparten banker i syfte att förbättra sektorns kapitalförsörjning och utveckling. Tillväxtverket, som tidigare har haft ett KKN-relaterat uppdrag, har förmedlat till utredningen att myndigheten inte längre har resurser avsatta för att arbeta särskilt med dessa näringar sedan regeringsuppdraget upphörde 2018. Den fördjupade kunskap om KKN som byggdes upp under arbetet med uppdraget har inte heller kunnat förvaltas vidare och utvecklas. På Vinnova har man dock uppmärksammat ett behov av att lära sig mer om KKN och hur dessa näringars innovationsprocesser kan stödjas.

I kontrast till svensk näringspolitik är EU tydligt med att man vill utveckla relationen mellan kultur, kreativitet och innovation ytterligare. I EU:s ramprogram för forskning och innovation *Horizon 2020* ingår det europeiska institutet för innovation och teknologi (EIT) som stödjer bildandet av dynamiska, långsiktiga och Europaomfattande partnerskap bland företag, högre utbildning och forskning. Dessa partnerskap kallas *Knowledge and Innovation Community* (KIC) och målet är att de ska hitta lösningar på ett antal utpekade europeiska och globala utmaningar.

I dagsläget finns åtta EIT-KIC som fokuserar på olika utmaningar. Under 2022 avser EIT att lansera en ny innovationsgrupp, *EIT Culture and Creativity*, som är riktad mot KKN och som syftar till att gynna utvecklingen av KKN genom att bland annat bidra till framsteg inom nya affärsmodeller och hybridinnovationer mellan industrigrenar och akademiska discipliner. *EIT Culture and Creativity* ska även underlätta för kreativa entreprenörer att etablera sig på den europeiska marknaden.<sup>19</sup> När detta skrevs fanns det enligt utred-

<sup>18</sup> Kreativ Sektor är fem kreativa branscher i ett näringspolitiskt samarbete och består av ASFB Association of Swedish Fashion Brands, Dataspelsbranschen, Film & TV-Producenterna, Sveriges Kommunikationsbyråer och Musiksverige.

<sup>19</sup> North Sweden European Office 2021.

ningens kändedom ett par kluster, bestående av representanter för akademi, företag med flera, som inkluderade svenska aktörer som förberedde sig inför utlysningen, vilken omfattar 300 miljoner euro<sup>20</sup>.

### 5.3.3 KKN:s export hämmas av brist på finansiering

Tillväxtverkets rapport *Ge plats på scen! Kulturföretagen vill växa* visar att företag inom KKN har stor potential att växa genom export och internationalisering. Studien bygger på data från 2017 och visar att de kulturella och kreativa företagen har färre geografiska begränsningar och i större utsträckning ser sin huvudsakliga marknad som nationell och internationell jämfört med genomsnittet av företag. KKN företagens produkter är vanligen lätta att flytta och produkterna är ofta digitala.<sup>21</sup>

Dubbelt så stor andel kulturella och kreativa företag anger att de exporterar jämfört med företag i genomsnitt. Även små företag i de kulturella och kreativa näringarna agerar på en större marknad än företag i andra branscher. De kulturella och kreativa företagen upplever sig också i högre grad än genomsnittet vara innovativa och digitaliserade. Deras digitala försprång syns särskilt inom kärnverksamheter som produktion och försäljning.<sup>22</sup>

Tillväxtverkets studie visar också att företag inom KKN upplever större hinder för internationalisering än företag i andra branscher, och att företagen inom KKN saknar resurser för att på egen hand kunna växla ut potentialen. Tillväxtverket konstaterar att det därför behövs främjande insatser från det offentliga för att stödja internationaliseringen. Exempelvis rekommenderar Tillväxtverket att regeringen genomför insatser som stärker de företag i värdekedjan som fungerar som mäklare mellan marknad och skapande kulturföretag, exempelvis agenter, gallerier och förlag. Dessa fyller en viktig funktion i att underlätta kontakter och internationell exponering, inte minst för att de upprätthåller bred kunskap om både de internationella kundernas olika behov och de svenska företagens unika nischer och specialkompetenser.

Kulturrådet och Tillväxtverket har redan genomfört en gemensam försöksverksamhet på området som har utvärderats som lyckad

---

<sup>20</sup> European institute of innovation and technology 2021.

<sup>21</sup> Tillväxtverket 2019.

<sup>22</sup> Ibid.

och som kan tjäna som utgångspunkt för framtida insatser.<sup>23</sup> Vi delar Tillväxtverkets bedömning att regeringen bör stödja internationaliseringen inom KKN och att en insats riktad mot branschens mäk-lare vore ändamålsenlig.

### 5.3.4 KKN skulle främjas av mer interdepartemental samverkan

Behovet av förbättrade förutsättningar för KKN-företagens export har även lyfts fram av Team Sweden som är ett nätverk av myndigheter och företag som arbetar för att främja svensk export i utlandet.<sup>24</sup> Team Sweden syftar till att skapa ett samordnat och effektivt exportstöd som underlättar för företagare som vill etablera sig utomlands.<sup>25</sup>

I september 2016 skapade Team Sweden en undergrupp för KKN för att kunna arbeta mer samordnat och målinriktat med ökad export och internationalisering av de kulturella och kreativa näringarna. Den näringspolitiska samarbetsorganisationen Kreativ Sektor var från 2016 till våren 2019 sammankallande för Team Sweden KKN.

Den övergripande rekommendationen från Team Sweden KKN till regeringen är att ta fram en hållbar och långsiktig handlingsplan med tillhörande strategi för internationalisering och export av svenska kulturella och kreativa företag. Men även andra behov har lyfts av gruppen, till exempel att kunskapen om KKN bör öka i näringsmyndigheter och andra aktörer i främjarledet, att det behövs interdepartementalt kunskapsutbyte om KKN och att KKN behöver bättre tillgång till kapital och finansiering. Team Sweden KKN har även lyft frågor om immaterialrätt och frågor om talangattraktion och kompetensförsörjning.

Utvecklingen av KKN är beroende av att det finns en dialog och samverkan mellan olika politikområden. Det finns även behov av samverkan och kunskapsutbyte regionalt, och 2021 togs ett regionalt initiativ till ett nätverk för tjänstepersoner som arbetar med att utveckla KKN i regioner.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> Sweco 2018.

<sup>24</sup> Regeringen 2021f.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Initiativet presenterades av en representant för Region Skåne under ett möte med Team Sweden i maj 2021.

KKN finns med i regeringens export- och investeringsstrategi och i designprogrammet *Swedish design movement*. Under våren 2021 inledde Kulturdepartementet och Näringsdepartementet arbetet med att ta fram en färdplan för KKN för att stärka arbetet med dessa näringar.

I likhet med Team Sweden KKN bedömer vi att KKN skulle främjas av mer interdepartemental samverkan. Vi ser det även som angeläget att regeringen, med utgångspunkt i den färdplan som är under arbete, tar fram en strategi för utvecklingen av KKN.

### **Det behövs ett helhetsgrepp kring internationella frågor kopplat till kultur**

En strategi för utvecklingen av KKN skulle bland annat kunna innehålla mål och metoder för kulturens internationalisering. Det finns ett behov av att ta ett helhetsgrepp om statens insatser i internationella frågor kopplade till kultur. Ett helhetsgrepp om det internationella arbetet möjliggör både synergier och ökad hållbarhet. I ett sådant helhetsgrepp bör insatser för KKN-sektorernas export ingå men även frågor om kultur i biståndsarbetet (se avsnitt 5.2) och kulturens roll i arbetet för att främja Sverige-bilden utomlands. Strategin bör även inkludera arbetet med internationellt utbyte och samverkan som sker inom ramen för kulturpolitiken (se avsnitt 3.6.1).

#### **5.3.5 Kunskap om KKN:s samhällsekonomiska bidrag saknas**

Evenemangsnäringen, som inkluderar kultur, nöje och idrott, har beskrivits som en näring som fram till pandemins början hade god tillväxt och bidrog till en rad kringnäringar.<sup>27</sup> I våra intervjuer med företrädare för evenemangssektorn har behovet av kunskap om sektorns samhällsekonomiska påverkan och hur den samspelar med andra sektorer lyfts. Utan sådan kunskap saknar politiker och andra beslutsfattare underlag för beslut om stöd, framtida satsningar och kompetensförsörjning inom KKN. Data av den här typen är även viktiga för sektorns eget lärande. I juni 2021 publicerade Stockholms handelskammare en rapport som visade på evenemangsnäringens

---

<sup>27</sup> Kauraisa, P. och Granditsky, D. 2020.



stora betydelse för samhällsekonomin.<sup>28</sup> Vi menar att den typen av analys behöver genomföras mer kontinuerligt.

KKN består av flera heterogena näringar, och evenemangsnäringen är bara en av flera branscher som ingår i KKN. I stället för att genomföra en samlad analys av samtliga branscher inom KKN kan branschspecifika analyser skapa en tydligare bild av det ekonomiska värde som branscherna direkt genererar och deras bidrag till kringnäringar.

Tillväxtverkets databas Kreametern bygger på en standard och metod för statistik om KKN som Tillväxtverket utvecklat tillsammans med ett antal andra myndigheter. Sedan 2019 saknas finansiering för att utveckla och driva arbetet med statistiken vidare. Därmed saknas också viktigt beslutsunderlag om KKN. Samtliga företrädare för de kulturella och kreativa näringarna som vi intervjuat lyfter betydelsen av att någon myndighet på nytt får i uppdrag att ta fram statistik för KKN. Samtidigt har flera utvecklingsområden kopplade till Kreametern identifierats, bland annat följande:

- Det finns verksamheter, exempelvis digitala tjänster som distribuerar audiovisuella produkter och tjänster, som hör till KKN, men som är registrerade på SNI-koder som inte kunnat tas med i den statistiska definitionen av KKN. Inte heller kan digital export eller tjänsteexport mätas. Detta innebär att sektorn undervärderas.
- Branscherna upplever ett stort rekryteringsbehov som behöver adresseras. Vilka kompetenser som efterfrågas och vad som försvårar rekrytering behöver undersökas djupare
- För att informationen ska bli mer användbar för företag och andra organisationer behöver Kreametern kompletteras med rapporter som specifikt behandlar enskilda branscher eller näringsområden. Sådana rapporter kan analysera direkta ekonomiska bidrag till respektive bransch och branschernas rekryteringsbehov, men även deras bidrag till kringnäringar som till exempel besöksnäring.<sup>29</sup>

Under 2021 tog Kreativ Sektor tillsammans med den brittiska analysbyrån Olsberg SPI fram ett förslag på hur man kan arbeta vidare med analys och statistik inom KKN.<sup>30</sup> Vi bedömer att någon, eller

---

<sup>28</sup> Sammantaget bidrar evenemangssektorn med 84 miljarder kronor, motsvarande cirka 1,7 procent av bnp, till samhällsekonomin. Av dessa lokaliseras nästan 35 miljarder kronor till företag verksamma i Stockholm, se Stockholms handelskammare 2021.

<sup>29</sup> Kreativ Sektor 2019.

<sup>30</sup> Olsberg SPI 2021b.

några myndigheter bör få i uppdrag att fortsätta utveckla statistiken för KKN och genomföra branschspecifika analyser. För att öka kunskapsutbytet mellan näringspolitiken och kulturpolitiken kan uppdraget med fördel vara delat mellan en näringsmyndighet och en kulturmyndighet.

### 5.3.6 Bedömningar

- Det behövs utökad samverkan och ett ökat lärande om KKN mellan olika politikområden. Både Regeringskansliets och statliga myndigheters kunskap om KKN behöver öka så att framtida insatser utformas så att de kan komma dessa näringar till del.
- Hinder som innebär att KKN inte får tillgång till näringspolitiska satsningar behöver rivas. De bidragskrav som leder till att företag inom KKN ofta inte kan ta del av satsningarna behöver rivas, till exempel krav avseende företagsform, antal anställda och omsättningens storlek. Kriterierna behöver ses över så att även soloföretagen inom KKN ges möjlighet att få del av tillväxt- och innovationsstöd så att KKN:s tillväxtpotential tas tillvara.
- Det finns ett behov av att ta ett helhetsgrepp om och samordna arbetet med internationella frågor kopplade till kultur och KKN så att arbete med export, konkurrenskraft, konstnärliga utbyten och bistånd kan ge synergier och stärkas.
- Det finns behov av att utveckla statistik och branschanalyser om KKN i syfte att få bättre beslutsunderlag.

## 5.4 Kulturen bidrar till demokratin

Konst och kultur ger perspektiv på samhället och människan, vilket kan understödja och utveckla det demokratiska samtalet om hur samhälle ska vara. Kulturen är en omistlig del av en fungerande demokrati. Kultur i form av exempelvis bildkonst, litteratur, film, musik, utställningar och scenkonst kan belysa angelägna samhällsfrågor och bidra till samhällsdebatt. Estetiska ämnen i skolan övar upp elevers förmåga till källkritik och reflektion.

Kulturarv och kulturmiljöer är mycket viktiga för samhällsbygget och bidrar till bildning samt till hållbar utveckling i alla dess tre dimensioner<sup>31</sup>. Deltagande i kulturlivet bidrar till social sammanhållning och barns och ungas engagemang i exempelvis ideella kulturföreningar kan fungera som plantskola för deltagande i demokratiska processer.

#### 5.4.1 Hindren för kulturens utbyte med skolan behöver rivas

Estetiska ämnen bidrar till att utveckla elevers kreativa förmågor och deras förmåga till kritiskt tänkande. Ett exempel är bildämnet, där eleverna lär sig att framställa och presentera egna bilder men också att kritiskt avläsa bilder som förmedlas via reklam, media, och andra avsändare.<sup>32</sup> Estetiska ämnen övar också centrala förmågor som kreativitet och att kunna se saker från olika perspektiv. Det i sin tur kan bidra till människors förmåga att hitta nya lösningar på samhällsutmaningar.

Ur ett kulturpolitiskt perspektiv är de estetiska ämnena viktiga för att alla barn och unga ska få möjlighet att utveckla sina skapande förmågor. För barn och unga som inte möter konstnärliga uttrycks sätt och skapande i sin hemmiljö kan de estetiska ämnena öppna nya dörrar och så ett frö till morgondagens konstnärer.

Ett av de övergripande syftena med utbildningen i grundskola, gymnasium och motsvarande utbildningsformer är att främja elevernas utveckling till aktiva, kreativa, kompetenta och ansvars-kännande individer och medborgare, och att ge dem en god grund till aktivt deltagande i samhällslivet.<sup>33</sup> I relation till det målet framstår möten med kultur inom ramen för skolan som mycket viktiga – både för att kultur är en viktig del av samhället och för att kultur främjar kreativitet, empati och förståelse för samhället.

Både i propositionen *Tid för kultur* och i propositionen *Kulturarvsolitik* har regeringen framfört att kultur- och kulturarvsverksamhet i skolan bidrar till att uppnå skolans kunskapsmål.<sup>34</sup> För kulturpolitikens del är skolan den enda arena där det är möjligt för kulturpolitiken att nå alla barn och unga oavsett deras hemförhållanden

<sup>31</sup> De tre hållbarhetsdimensionerna är miljömässig, social och ekonomisk utveckling.

<sup>32</sup> Statens skolverk 2019.

<sup>33</sup> Skollagen (SFS 2010:800).

<sup>34</sup> Prop. 2009/10:3, s. 69–70; prop. 2016/17:116, s. 78–79.

och intresse. Kultur i skolan kan med den utgångspunkten ses som mycket viktigt för att säkerställa barns rätt till kultur i enlighet med barnkonventionen.

I sitt betänkande från 2009 beskriver Kulturutredningen att kulturpolitiken under lång tid arbetat för att främja kulturverksamhet i skolan. Kulturutredningen tecknar en bild av ett omfattande samarbete mellan kulturlivet och skolan men beskriver också brister i samarbetet:

Stort utrymme ges också för kulturupplevelser i dagens skola. Trots detta uppfattas relationen mellan skolan och kulturområdet ofta som både problematisk och splittrad. I våra kontakter med det fria kulturlivet har vi erfarit att möjligheterna att verka i skolan ofta uppfattas som begränsade och i stor utsträckning beroende av enskilda lärares intresse. Från skolhåll framhålls ibland att kulturskaparna saknar kunskap om skolans inre liv och uppdrag.<sup>35</sup>

Den bild som vi har fått i våra intervjuer och kontakter ger i stort sett samma bild som Kulturutredningen. Många av de kulturaktörer som vi har intervjuat har tagit upp att det av olika skäl har varit svårt att ha ett utbyte med skolan. Under pandemin har dessutom utbytet mellan skolan och kulturen i princip helt legat nere (se avsnitt 4.9.3).

### **Värdet av kultur i skolan är mer förankrat inom kulturpolitiken**

Skolans pressade schema är ett upplevt hinder för utbytet mellan kulturen och skolan som kulturaktörer har pekat på. Det pressade schemat försvårar både skolklassers besök på till exempel museer och barns och ungas kulturupplevelser under skoltiden. I de fall utbytet mellan kulturverksamheter och skolan brister går elever och lärare miste om ett inslag i skolan som kan bidra till att levandegöra och väcka intresse för skolans ämnen. Kulturaktörer som museer upplever själva att de utvecklat sina pedagogiska program och att de i dag i hög grad är anpassade efter läroplanen. Vilken relevans som skolan tillmäter erbjudanden från kultursektorn är dock oklart. En översyn av bidraget Skapande skola antyder att skolor inte ser inslag av konst och kultur som en viktig del av skolans uppdrag och att de inte ser att sådana inslag bidrar skolans måluppfyllelse.<sup>36</sup> Våra inter-

---

<sup>35</sup> SOU 2009:16, s. 109.

<sup>36</sup> Statens kulturråd 2020.

vjuer med kommunala tjänstepersoner med ansvar för kultur ger samma bild.

Kulturpolitiken arbetar på olika sätt för att främja kulturverksamhet i skolan. Ett exempel är bidraget Skapande skola. Under perioden 2018–2020 hade Riksantikvarieämbetet i uppdrag att kartlägga kulturarvsarbetets betydelse för skolväsendet samt att främja samverkan mellan skolväsendet och kulturarvsinstitutionerna. Arbetet har resulterat i en rapport och i konferenser och seminarier om kulturarvsarbete i skolan.<sup>37</sup> Regionala och kommunala kulturaktörer bedriver också ett omfattande arbete för att främja med kultur i skolan genom subventionerade aktiviteter, förmedling av kontakter med kulturaktörer, erbjudande om gratis kollektivtrafikresor med mera.<sup>38</sup>

Inom utbildningspolitiken framstår intresset för kultur i skolan på nationell nivå som relativt svalt. En översiktlig genomgång av Skolverkets webbplats ger bilden av att myndigheten inte bedriver något större arbete med inriktning mot kultur i skolan. I Skolverkets regleringsbrev för 2020 finns ett uppdrag om att stimulera ökat läsande bland barn och elever och ett uppdrag att bistå Kulturrådets verksamhet med Kulturskolecentrum, men i övrigt saknas direkta uppdrag kopplat till kultur i skolan. Vi bedömer det som angeläget att Skolverket får ett tydligare uppdrag att främja utbytet skolan och kultursektorn.

#### 5.4.2 Digitaliseringen skapar både möjligheter och utmaningar

Under pandemin ökade människors digitala kulturkonsumtion och utbudet av digitalt tillgängliggjord kultur är i dag mycket stort. När kulturinstitutioner som Dramaten eller Göteborgs Symfoniker tillgängliggör kultur digitalt konkurrerar de inte bara med varandra och internationella kulturinstitutioner utan också med plattformar som till exempel Netflix, HBO och Youtube om människors uppmärksamhet. Mindre aktörer som saknar egna plattformar kan ha ännu svårare att nå en publik.

Digitaliseringen möjliggör att mer kultur kan produceras men kan samtidigt försvåra för den smalare konsten och kulturen att nå ut, eftersom utbudet är så mycket större i dag än före digitali-

<sup>37</sup> Riksantikvarieämbetet 2021c.

<sup>38</sup> Se till exempel Statens kulturråd 2019 och Dalabuss 2021.

seringen. För en redan initierad kulturkonsument med stor digital kompetens innebär digitaliseringen möjligheter att ta del av ett bredare utbud av kultur och nya möjligheter att dela och diskutera kulturupplevelser med personer i andra delar av Sverige eller världen. För den mindre initierade kulturkonsumenten kan i stället det stora utbudet på stora kommersiella plattformar medföra att det blir svårare att hitta alternativ utanför det breda mainstreamutbudet.

Här har kulturkritik en viktig roll för att vägleda konsumenter till kulturupplevelser. Kulturkritiken bidrar till konstformers utveckling och till att uppmärksamma och skapa förståelse för konstnärliga verk i alla genrer. Kulturkritik kan även understödja debatt och det demokratiska samtalet. Det är därför ett demokratiskt och kulturpolitiskt problem att utrymmet för kulturkritik minskar i traditionell media.

### 5.4.3 Kulturen bidrar till utvecklingen av digital kompetens

Informationstekniken och digitaliseringen skapar både möjligheter och utmaningar för demokratins utveckling, och för kulturens möjlighet att bidra till demokratin. I dag finns tillgång till ett överflöd av olika informationskällor, och användningen av dessa källor varierar mellan olika individer.<sup>39</sup> När utvecklingen medfört att olika individer i befolkningen i lägre grad vänder sig till gemensamma källor för informationsinhämtning har också klyftorna mellan olika åsikter och verklighetsuppfattningar i befolkningen ökat, både i Sverige och på andra håll i världen.<sup>40</sup> Samtidigt ger digitaliseringen även möjligheter för medborgarna att fördjupa och bredda demokratin.

Sverige som nation har en vision om samhällets digitalisering, vilken finns formulerad i den nationella digitaliseringsstrategin.<sup>41</sup> För att samhället ska kunna närma sig visionen på ett säkert sätt behöver landets medborgare vara rustade för den omställning som digitaliseringen innebär. Det behövs utbildning och fortbildning i digital kompetens inklusive källkritik för såväl barn och unga som för vuxna. Kulturen har potential att spela en viktig roll i detta arbete.

Exempelvis har behovet av medie- och informationskunnighet (MIK) ökat drastiskt i takt med spridningen av desinformation på

---

<sup>39</sup> Pariser, E. 2011.

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> Skr. 2017/18:47.

internet och med algoritmers påverkan på den information och kultur som människor tar del av.<sup>42</sup> MIK är förmågan till källkritik och annan värdering av information, och det är en central kompetens för ett demokratiskt samhälle. Kulturens aktörer, till exempel bibliotek och museer, bedriver redan ett arbete för att stärka denna kompetens.

Bibliotekens kärnuppdrag är att verka för det demokratiska samhällets utveckling genom att bidra till kunskapsförmedling och fri åsiktsbildning.<sup>43</sup> Biblioteken har en lång historik av att arbeta för att främja invånarnas digitala kompetens. För många invånare som saknar möjlighet att använda internet hemma är dessutom de datorer som går att använda på biblioteket en mycket viktig resurs. Detta visade sig inte minst under pandemin, då det finns exempel på att invånare i en kommun där bibliotekslokaler stängt reste till öppna bibliotekslokaler i en annan kommun.<sup>44</sup>

Ett av museernas uppdrag är att förmedla vittnesbörd om människan och människans omvärld.<sup>45</sup> Det är ett folkbildande uppdrag och museerna kan spela en viktig roll för att stärka den källkritiska kompetensen i samhället. Ett exempel är vandringsutställningen *Det resande demokratilabbet* som under 2018 visades på ett trettiotal folkbibliotek runt om i landet. Genom workshoppar möttes bibliotekarier, skolklasser och lärare i ett alternativt klassrum. Utställningen bygger på ett utbildningsmaterial som har tagits fram av Statens Medieråd och producerats av Arbetets museum med stöd av Statens Medieråd och studieförbundet Sensus. Projektet har tidigare finansierats av Svenska Postkodstiftelsen och syftar till att ge ungdomar insikter som hjälper dem att identifiera vanligt förekommande berättartekniker som döljer antidemokratiska och våldsbejakande innehåll.

Utställningen har anammats av Svenska institutet som har översatt den och tillgängliggör den för svenska utlandsmyndigheter för att stötta en demokratiskt och hållbar utveckling i världen, till gagn för svensk utrikes- och säkerhetspolitik. Även Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har visat intresse för att använda utställningen i deras arbete med att motverka desinformation.

Exemplet illustrerar den potential som finns i samverkan mellan kulturområdets aktörer och verksamheter inom andra politikområden.

---

<sup>42</sup> Se till exempel Carlsson, U. 2018.

<sup>43</sup> Bibliotekslagen (SFS 2013:801).

<sup>44</sup> Svensk biblioteksörening 2021.

<sup>45</sup> Museilagen (SFS 2017:563).

Vi bedömer att det bör finnas stödformer som stimulerar och möjliggör sådan samverkan i högre utsträckning än i dagsläget. Men eftersom det är viktigt att värna kulturens oberoende bör sådana stödformer finansieras och administreras utanför kulturpolitiken.

#### 5.4.4 Kulturen bidrar till social hållbarhet

Under pandemin stängdes portarna till kultursektorns byggnader och människor fick i stället ta del av den kultur som är tillgänglig digitalt och utomhus. De kulturarvsverksamheter som bedrivs inomhus och är beroende av en betalande publik drabbades hårt av pandemin. För många ideella kulturarvsverksamheter innebar restriktionerna också att möjligheterna till intäkter genom publika arrangemang försvann, samtidigt som ett ökat intresse av att besöka kulturarvmiljöer bidrog till att behoven av underhållsinsatser ökade.<sup>46</sup> De ekonomiska utmaningar som pandemin medförde för ideella kulturarvsverksamheter föranledde regeringen att införa ett krisstöd om 20 miljoner kronor för ideellt kulturarvsarbete i 2021 års vårandringsbudget. De ideella kulturarvsverksamheterna är viktiga för att bevara och tillgängliggöra det gemensamma kulturarvet i hela landet och har också stor betydelse för besöksnäring och företagande i lokalsamhället.<sup>47</sup>

Kulturarv och kulturmiljöer<sup>48</sup> har en ekonomisk och estetisk betydelse och framför allt en kulturell och demokratisk betydelse genom att de bidrar till att skapa tillhörighet och förståelse för vårt samhälles plats i tiden. Kulturarvet säger något om vilka vi människor som lever i dag är och var vi befinner oss, vilka skeenden som lett fram till den punkt där vi befinner oss och vart vi är på väg.

Människors historiebruk och användning av kulturarvet – som inkluderar såväl byggnader som hantverk, litteratur, dramatik och musik – är en viktig kraft i den demokratiska samhällsutvecklingen. Samhällets polarisering gör det ännu mer angeläget att det finns resurser för ett kulturarv som bidrar till ett Sverige som håller ihop.<sup>49</sup> Kulturarvets sociala betydelse är svår att sätta siffror på och måste

---

<sup>46</sup> Riksantikvarieämbetet 2021.

<sup>47</sup> Prop. 2020/21:99.

<sup>48</sup> Begreppet kulturmiljö avser hela den miljö som är påverkad av människan, och är en del av kulturarvet. En kulturmiljö kan omfatta en kulturhistorisk lämning, en byggnad eller en del av ett landskap, en bygd eller en region.

<sup>49</sup> Regeringen 2016.



därför bedömas utifrån vad den innebär för människors upplevelser av tillhörighet och delaktighet.

Social hållbarhet är svårt att definiera och det finns heller inte någon allmänt accepterad definition av begreppet. Betydelsen av kulturmiljöer, arkiv, bibliotek, museer, ideella kulturföreningar och konst i dessa olika former är i sammanhanget att erbjuda arenor för diskussion i syfte att låta olika synsätt mötas och utmana varandra. På så sätt kan samhällsengagemang, tillit och gemenskap utvecklas.

Vi bedömer att det är viktigt att konstens och kulturens bidrag till social hållbarhet värnas och att detta reflekteras i satsningar.

#### **5.4.5 Bedömningar**

- Estetiska ämnen i skolan bidrar till elevers källkritiska förmåga, kreativitet och förbereder dem för de utmaningar som följer med dagens bildsamhälle.
- Kultursektorns verksamheter har potential att bidra till skolans grundläggande syfte och måluppfyllelse. Men skolan kan behöva stöd i att se vilka värden kulturinslag kan medföra och hur utbyte och samverkan med kultursektorn kan utvecklas.
- Kultursektorns aktörer bidrar till och har potential att bidra än mer till ett demokratiskt samhälle och till utvecklingen av digital kompetens. Staten bör skapa förutsättningar för projekt där kulturverksamheter i samverkan med offentliga verksamheter inom andra politikområden och privata aktörer kan arbeta med demokratifrämjande projekt. För att värna kulturens oberoende bör sådana stödformer finansieras och administreras utanför kulturpolitiken.

### **5.5 Konst, kultur och kulturarv är en del av hållbara samhällen**

Pandemin har belyst kulturens viktiga roll i samhället – på global, nationell, regional och lokal nivå. När kulturverksamheter tvingats stänga eller ställa in arrangemang har avsaknaden av de sociala mötesplatser som kulturverksamheterna utgör blivit påtaglig. I samband med att bibliotek stängt finns vittnesmål från kommuner om att av-

saknaden av det öppna biblioteksrummet och möjligheten att använda bibliotekets datorer varit stor, särskilt bland socialt utsatta grupper. Svensk biblioteks förening har pekat på att folkbiblioteken ofta fyller en funktion som medborgarkontor, trots att biblioteken sällan har det uppdraget.<sup>50</sup>

Internationellt ser vi flera exempel på att kulturens potential att bidra till en bredare samhällsutveckling lyfts fram allt tydligare. I EU:s satsning *New European Bauhaus* ses den gestaltade livsmiljön som en del i arbete med att ställa om till ett mer hållbart samhälle.<sup>51</sup> I sin nya tioårsstrategi har brittiska Arts Council satt upp tre målområden. Ett av dem handlar om att konst och kultur kan bidra till att förändra lokalsamhällen och få dem att blomstra. För att nå målet planerar Arts Council att investera i lokalsamhällen i samarbete med organisationer inom bland annat utbildning, hälso- och sjukvård och civilsamhälle.<sup>52</sup>

I en svensk kontext har flera regioner och kommuner tagit fram egna modeller för att bedöma kulturens bidrag till det omgivande samhället, till exempel Västra Götalandsregionens modell för att identifiera så kallade kreativa kraftfält. Både regioner och kommuner har också använt metoden Cultural planning i syfte att kartlägga platsers kulturella resurser, i syfte att finna det unika som sedan kan utvecklas.<sup>53</sup>

### 5.5.1 Kultur bidrar till regional tillväxt

Målet för den regionala tillväxt- och utvecklingspolitiken är att utveckla alla delar av landet och stärka den lokala och regionala konkurrenskraften. I den nationella strategin för hållbar regional utveckling som gäller 2021–2030 lyfts betydelsen av kultur fram under rubrikerna *Hög livskvalitet med goda och attraktiva livsmiljöer* och *God samhällsplanering*.<sup>54</sup> Även i de regionala utvecklingsplanerna beskrivs kulturen ofta som betydelsefull för den sociala aspekten av hållbar utveckling. Kultur beskrivs till exempel som något som kan bidra till ett inkluderande och öppet samhälle.<sup>55</sup>

---

<sup>50</sup> Svensk biblioteks förening 2021.

<sup>51</sup> EU 2021.

<sup>52</sup> Arts Council England 2021.

<sup>53</sup> Myndigheten för kulturanalys 2020.

<sup>54</sup> Skr. 2020/21:133.

<sup>55</sup> Tillväxtverket 2019b, s. 56.

I Tillväxtverkets rapport *Regionalt tillväxtarbete efter 2020*, som bland annat undersöker regionernas framtida prioriteringar i det regionala utvecklingsarbetet, redovisade 13 regioner att de gör prioriteringar inom kultur.<sup>56</sup> Ett flertal av dem lägger särskilt stor vikt vid att det finns behov av att skapa och stärka förutsättningar för ett mer inkluderande kulturutbud och evenemang i såväl större som mindre orter. Flera av regionerna menar, i linje med det, att kulturen behöver göras mer tillgänglig och inkluderande, både för olika platser och olika grupper.<sup>57</sup>

I en återrapportering av det regionala tillväxtarbetet 2019 lyfter tio regioner fram sitt arbete med kultur och fritid som betydelsefullt för att stärka regionens attraktivitet<sup>58</sup>, att jämföra med de 13 regioner som lyfte fram att de i sitt utvecklingsarbete inom regional tillväxt efter 2020 ämnar göra prioriteringar inom kultur.<sup>59</sup> Av de tio regioner som redovisade kultur och fritid som ett viktigt område i det regionala tillväxtarbetet 2019 pekade flertalet på behovet av att utveckla den kulturella sektorn för att stärka regionens attraktivitet både för boende och för besökare.<sup>60</sup>

På regional nivå verkar det alltså finnas en utveckling där kulturen ges mer plats i det regionala utvecklingsarbetet, även om det finns utrymme för ytterligare utveckling. I våra dialoger med näringsmyndigheter har det dock framkommit att KKN sällan inkluderas i regionernas näringslivsstrategier och att många kommunala och regionala näringslivskontor hanterar KKN som ett slags fritidsverksamhet och ibland saknar förståelse för KKN:s affärsnytta.

## Kulturaktörer får inte tillräcklig del av besöksnäringens intäkter

I regeringens nationella strategi för hållbar regional utveckling lyfts bland annat kulturmiljöers betydelse för hållbar regional utveckling fram. I strategin konstateras att det är viktigt att möjliggöra att värdefulla natur- och kulturmiljöer bevaras, vårdas, används och utvecklas samt att de utifrån gällande förutsättningar kan vara tillgängliga för boende, företagare och besökare.<sup>61</sup>

---

<sup>56</sup> Tillväxtverket 2020b.

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> Ibid.

<sup>59</sup> Ibid; Tillväxtverket 2019b.

<sup>60</sup> Tillväxtverket 2020b.

<sup>61</sup> Skr. 2020/21:133, s. 29.

Även om kultursektorn lyfts fram som viktig för att stärka regioners attraktivitet för besökare uttrycker kulturaktörer som vi har intervjuat att kulturverksamheterna inte värderas tillräckligt inom besöksnäringen. Kulturverksamheter i form av evenemang och kulturhistoriska besöksmål är ofta grundorsaken till att människor väljer att resa till en viss plats. Dessa verksamheter får dock ingen, eller endast en liten, del av de intäkter som genereras av besöken. Vi bedömer att det borde undersökas hur intäkter kan omfördelas för återinvestering i kultur och hållbar besöksutveckling med bevarande av platsen i fokus. I Sverige saknas i dagsläget tillförlitliga underlag om vilken betydelse dessa verksamheter har för samhällets ekonomi. Bristen på sådana underlag kan bidra till att kultursektorns bidrag till ekonomin inte värderas så högt som det borde.

### 5.5.2 Gestaltad livsmiljö bidrar till attraktiva och hållbara samhällen

Under pandemin har många varit hänvisade till sina hemmiljöer eller närliggande livsmiljöer, och betydelsen av dessa miljöers utformning har antagligen varit viktigare än någonsin. Nya byggnader, offentliga platser och lösningar för infrastruktur blir i de flesta fall bestående i generationer. Väl gestaltade, robusta och funktionella livsmiljöer med framträdande estetiska och konstnärliga värden, där hänsyn tas till kulturhistoriska värden och där hållbara material används, kan stärka hållbarheten samt öka trivseln och människors livskvalitet.<sup>62</sup> Därför är det viktigt att tillämpa en omsorgsfull gestaltning av livsmiljön i alla delar av landet. EU-initiativet *New European Bauhaus* som vi nämnt i avsnitt 5.2 och 5.5 är ett exempel på hur gestaltad livsmiljö är en del i arbetet för hållbara samhällen.

Våren 2018 presenterade regeringen en samlad politik för gestaltad livsmiljö.<sup>63</sup> Politiken skapar en helhetssyn för utformningen av livsmiljöer med människan i centrum och den är ett mycket bra exempel på hur kulturen skapar värden och bidrar till hållbarhet i andra samhällsprocesser. Arkitektur, form, design, konst och kulturmiljö ska finnas med i plan- och byggprocesser och bidra till ökad kvalitet såväl konstnärligt och estetiskt som socialt.

---

<sup>62</sup> Prop. 2017/18:110.

<sup>63</sup> Ibid. I det här avsnittet fokuserar vi på den fysiska miljön men politiken omfattar samtliga rumsliga skalor.

Arbetet med gestaltad livsmiljö finansieras i huvudsak inom byggprocessen, inte genom kulturpolitiska medel. Den nationella politiken har satt ett ramverk för arbetet och i många kommuner och regioner runt om i Sverige sker också ett aktivt arbete för gestaltad livsmiljö.<sup>64</sup> ArkDes har i uppgift att vara nationell mötesplats inom arkitektur, form och design. Föreningen Svensk Form, Form/Design Center samt Röhsska museet får medel från regeringen för att verka för form och design regionalt. Vi menar att samarbetet med regionala och lokala mötesplatser och en utveckling av dessa är viktigt för genomförandet av politiken för gestaltad livsmiljö i hela landet.

Samma år som regeringen presenterade en samlad politik för gestaltad livsmiljö, 2018, fick Boverket ett samlat ansvar för samordning, kompetensstöd och främjande insatser till offentliga aktörer på nationell, regional och lokal nivå i frågor om arkitektur och gestaltad livsmiljö. Boverket redovisade sitt arbete med det regeringsuppdraget 2020. Myndigheten konstaterade då att deras uppdrag skulle behöva breddas genom att regeringen även inkluderade näringsliv och akademi i den utpekade målgruppen av offentliga aktörer, detta i syfte att arbetet med gestaltad livsmiljö ska få ett brett genomslag i samhället.<sup>65</sup> Även civilsamhälle och enskilda medborgare har en viktig roll att spela för att detta ska kunna ske, enligt Boverket.<sup>66</sup>

### 5.5.3 Offentlig konst är ett utvecklingsområde

En viktig del av gestaltad livsmiljö är arbetet med offentlig konst. Centralt för arbetet med offentlig konst är enprocentsregeln, som säger att en procent av budgeten för byggnationer av fastigheter, infrastruktur och offentliga miljöer ska investeras i konstnärlig gestaltning. Enprocentsregeln är en princip som kan tillämpas på olika sätt och den är inte reglerad i lag.<sup>67</sup>

De senaste åren har den offentliga konsten utvecklats på ett positivt sätt och fått ökad spridning i landet. En anledning till det är politiken för gestaltad livsmiljö och Statens konstråds uppdrag 2018–2020 att verka för stärkt kunskapsutveckling inom offentlig konst och

---

<sup>64</sup> Boverket 2020.

<sup>65</sup> Ibid.

<sup>66</sup> Ibid; Boverket 2021.

<sup>67</sup> Konstnärsnämnden 2013.

gestaltning av gemensamma miljöer.<sup>68</sup> Till skillnad från andra kultur-områden har den offentliga konsten under pandemin fortsatt att produceras och vara tillgänglig för publiken, även om arbetet med nya gestaltningar delvis har försvårats.

I våra intervjuer med kulturaktörer har det framkommit att offentlig konst är ett komplicerat område som innebär samverkan med aktörer inom andra politikområden och som ofta inkluderar arbete med offentliga upphandlingar. Många aktörer befår att utvecklingen kommer bromsas upp nu när Statens konstråds uppdrag att vara kunskapsnav för offentlig konst har upphört. För att utvecklingen ska kunna fortsätta ser vi behov av en nationell kunskapsplattform för offentlig konst.

Ett aktivt arbete med gestaltad livsmiljö är viktigt i alla delar av landet. Enprocentsregeln genererar emellertid inte några projekt på platser utan ekonomisk tillväxt, vilket kan hindra arbetet med gestaltad livsmiljö i glesbygden. På slutkonferensen för Statens konstråds lokala konstprojekt 2020 formulerades ett förslag om att en procent av vinsten från statliga bolag i glesbygd bör vikas för satsningar på offentlig konst i områden utan tillväxt. Detta skulle troligen öka tillgången till offentlig konst i många delar av landet.

Staten tillämpar i dag enprocentsregeln i lägre grad än kommuner och regioner. Regeringen har dock uttryckt att det är viktigt att staten agerar som en förebild och själv tillämpar regeln, och 2018–2020 hade Statens konstråd i uppdrag att utarbeta ett metodstöd för hur staten kan tillämpa enprocentsregeln. En följd av detta är att statliga fastighetsägares intresse för konstnärlig gestaltning har ökat och därmed även efterfrågan på Statens konstråds kompetens.<sup>69</sup>

Vi menar att Statens konstråds anslag behöver förstärkas om staten ska kunna öka tillämpningen av enprocentsregeln. Statens konstråd skulle behöva mer resurser som myndigheten kan lägga på projekt med konstnärlig gestaltning i samarbete med statliga fastighetsägare. En ökning av anslaget skulle även kunna medföra att fastighetsägare investerar mer pengar i konstnärlig gestaltning, vilket förbättrar bild- och formkonstnärernas villkor.<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> En längre beskrivning av utvecklingen finns i Statens konstråd 2020.

<sup>69</sup> Statens konstråd 2021.

<sup>70</sup> Statens konstråd 2021b.

### 5.5.4 Bedömningar

- För att konst- och kulturverksamhet ska kunna stärka sitt bidrag till hållbar, regional utveckling krävs en utökad samverkan både horisontellt och vertikalt. Samverkan och kunskapsutbyte mellan den statliga och regionala nivån samt mellan olika politikområden behöver öka.
- I ljuset av både samhällsmålet och delaktighetsmålet är det viktigt att arbete med gestaltad livsmiljö och offentlig konst bedrivs i hela landet. Regionala och lokala mötesplatser inom arkitektur, form och design är därför av stor betydelse. Samarbetet med och utvecklingen av dessa mötesplatser bör främjas. Om en procent av vinsten från statliga bolag i glesbygd viks för satsningar på offentlig konst i områden utan tillväxt skulle det bidra till ökad tillgång till offentlig konst och mer attraktiva livsmiljöer i många delar av landet.
- Regeringen bör ge Statens konstråd i uppdrag att etablera en samordnande nationell kunskapsplattform för arbetet med offentlig konst och utöka Statens konstråds anslag i syfte att bidra till att statliga fastighetsägare ökar sin tillämpning av enprocentsregeln.

## 5.6 Kulturen har betydelse för hälsa

Forskning visar att kultur kan bidra till förbättrad hälsa och livskvalitet.<sup>71</sup> I en undersökning om svenskars kulturvanor under pandemin svarade 64 procent att kultur är viktigt för att de ska må bra och 24 procent att deras välmående påverkats av att kulturutbudet begränsats under pandemin.<sup>72</sup> Flera av de aktörer som vi har intervjuat och som verkar inom den ideella kultursektorn beskriver en oro över att individers välbefinnande påverkas när människor inte kan delta i kulturaktiviteter och sociala sammanhang. Några ideella föreningar inom amatörkulturområdet har därför startat upp ideella stöddlinjer dit oroliga och ensamma medlemmar kan ringa.

Kultur och hälsa handlar också om att kultur tar plats och tillämpas i hälsofrämjande och rehabiliterande syfte. Exempel på sådana aktiviteter är dans för unga med psykisk ohälsa, dans för vuxna med

---

<sup>71</sup> Vetenskapsrådet 2010.

<sup>72</sup> Insight Intelligence med flera 2021.

Parkinsons sjukdom, minnesträning med hjälp av museers utställningar, musik- och bildterapi samt litteraturterapi. Under pandemin har dock kulturell verksamhet inom vården pausats på grund av restriktioner.

Vi menar att det är viktigt att följa upp hur människors kulturvanor förändrades under pandemin och hur detta påverkade deras hälsa och välbefinnande. I linje med det pågår under 2021 en studie vid Centrum för kultur, kognition och hälsa vid Karolinska Institutet där forskare undersöker dessa frågor.<sup>73</sup> Den kunskap som genereras i den typen av studier är värdefull när framtida insatser ska utformas.

### 5.6.1 Delaktighet i kulturlivet kan vara en fristad för barn och unga

Under pandemin har barn och unga generellt sett haft sämre tillgång till kultur- och fritidsaktiviteter. Kulturaktiviteter kan vara ett sätt för barn och unga att skapa en meningsfull tillvaro, lära sig nya saker och bygga upp sin självkänsla. Aktiviteterna kan också vara ingången till nya vänskapsband utifrån gemensamma intressen.

När många barn och unga befinner sig hemma i stället för i skolan eller på fritidsaktiviteter blir det svårare att fånga upp dem som riskerar att fara illa. För barn och unga som har en utsatt situation i hemmet kan kultur- och fritidsaktiviteter fungera som en fristad och en social mötesplats där det finns trygga vuxna. Många kommuner har dock stängt ned dessa verksamheter under vissa perioder av pandemin.

Vi delar Barnombudsmannens bedömning att det finns ett behov av att följa upp och utvärdera hur pandemin har påverkat tillgången till kultur- och fritidsverksamheter riktade till barn och unga samt hur detta påverkat deras hälsa.<sup>74</sup>

### 5.6.2 Behov av samverkan och kunskapsspridning

För att få en nationell överblick över området kultur och hälsa gav regeringen 2018 Kulturrådet i uppdrag att genomföra en översyn av dels hur det strategiska arbetet bedrivs i samtliga län, dels hur kunskapsutbyte och samverkan kan vidareutvecklas. I sin redovisning

---

<sup>73</sup> Kompetenscentrum för kultur och hälsa 2021.

<sup>74</sup> Barnombudsmannen 2021b.



till Kulturdepartementet och Socialdepartementet 2018 pekade Kulturrådet på behov och idéer om utveckling av kultur och hälsa som uttryckts av företrädare för regioner och kommuner.<sup>75</sup> För att området ska kunna utvecklas regionalt anges bland annat att det måste finnas grundläggande uppdrag och mandat för personal inom vård och omsorg att kunna arbeta med frågorna. Vidare behövs ökad och strukturerad samverkan mellan sektorsområden, plattformar för kunskapsutbyte och långsiktighet i arbetet. Hälsa- och sjukvården, omsorgen och kultursektorn behöver mer kunskap och kompetensutveckling kring metoder och modeller.

Kulturrådet föreslår ett antal nationella åtgärder för att utveckla arbetet med kultur och hälsa i Sverige. Kortfattat pekade förslagen på behovet av utvecklad områdesöverskridande samverkan mellan departement och statliga myndigheter samt på behovet av kunskaps-spridning.<sup>76</sup> Vi bedömer att de uttryckta behoven bör mötas.

### 5.6.3 Bedömningar

- För att utveckla det nationella arbetet med kultur och hälsa behöver regeringen utveckla samverkan mellan olika departement och statliga myndigheter.
- En nationell aktör bör i samverkan med regioner ta ansvar för kunskapsspridning om den forskning som bedrivs inom kultur och hälsa.

---

<sup>75</sup> Statens kulturråd 2018.

<sup>76</sup> Ibid.



## 6 Nya sätt att tillgängliggöra kultur

I detta kapitel synliggör vi nya initiativ för att tillgängliggöra kultur som har etablerats eller utvecklats under pandemin och som har potential att positivt bidra till kultursektorns strävan att nå de kulturpolitiska målen.

### 6.1 Pandemin har varit en katalysator för utveckling

Trots den kris som pandemin har inneburit för kultursektorn har flera kreativa och innovativa sätt att tillgängliggöra kultur utvecklats och etablerats under pandemin. Initiativen handlar både om att upprätta och fördjupa alternativa kommunikationsvägar till publiken och om att skapa trygga förutsättningar för att fortsätta att förmedla, distribuera och producera konst och kultur.

Stora delar av kultursektorn har dessutom tagit stora digitala kliv under pandemin. Flera fysiska verksamheter och mötesplatser som bibliotek, museer, gallerier, kulturhus, filmfestivaler, bokmässor och föreningsverksamheter har ställt om till digitala format i stället för att ställa in verksamhet. Pandemin har därmed, mitt i alla utmaningar, blivit en katalysator för förändring och utveckling inom kultursektorn.

#### 6.1.1 Kulturverksamheter flyttar ut och söker upp

Under pandemin stängde flera kulturverksamheter sina lokaler för besökare och när verksamheter hållit öppet har många besökare ändå hållit sig hemma, inte minst personer i riskgrupp. För att ändå nå ut med sitt utbud och fortsätta göra konst och kultur tillgängligt har verksamheter flyttat ut och har också själva sökt upp människor.

Av våra intervjuer framgår att biblioteken var snabba med att ställa om sin verksamhet och sina arbetssätt redan våren 2020. Ett exempel är bokkassar som kunde beställas på internet och levereras till låntagare utan att de behövde besöka biblioteket. Personalens kompetens och kunskap nyttjades för att sätta samman kassarna utifrån låntagarnas önskemål om exempelvis genre eller författare. Initiativet har spridits sig över landet, bland annat genom Svensk biblioteksförnings Facebookgrupp, och har även nått andra länder i Europa.

Bland andra uppsökande initiativ kan nämnas bokbussar och bokbud. Det finns även exempel på hur bibliotek flyttat sin verksamhet utomhus. Ett stadsbibliotek som sommaren 2020 flyttade ut sin barnverksamhet nådde då även barn som lekte i parken intill – barn som ofta hade ett annat modersmål än svenska. Barnen började besöka biblioteket och biblioteket nådde därmed oväntat en grupp som de tidigare hade haft svårt att nå.<sup>1</sup>

Enligt våra intervjuer med företrädare för bibliotekssektorn beror bibliotekens snabba och kreativa beredskap på att sektorn de senaste åren har arbetat fram en gemensam, strategisk praxis vad gäller kunskapsöverföring biblioteken emellan, även internationellt. En annan faktor som lyfts fram som en förklaring för det snabba agerandet är att bibliotek från hela landet under ett antal år har kunnat söka utvecklingsstöd från Kulturrådet för att pröva nya idéer, och därmed hade man redan provat olika uppsökande arbetssätt.

Även inom andra kulturområden har nya sätt att nå publiken prövats. Ett exempel är digitala stadsvandringar där deltagare har kunnat uppleva kulturarvet med hjälp av en smarttelefon och QR-koder.<sup>2</sup> Inom scenkonsten och musikområdet har olika metoder prövats för att identifiera, undersöka och inta nya arenor i syfte att fortsatt möta publik också fysiskt. Inte minst har initiativ gjorts för att nå ut till de äldre, som under pandemin varit bland de mest isolerade i samhället. Teatrar och musikinstitutioner runt om i landet har besökt äldreboenden och sjungit, spelat och läst för de äldre på avstånd utomhus.<sup>3</sup>

Flera verksamheter har även genomfört evenemang för barn och unga på skolor och förskolor och utvecklat koncept för att det ska

---

<sup>1</sup> Svensk biblioteksförning 2021.

<sup>2</sup> Se till exempel Norrtälje museer 2021.

<sup>3</sup> Svensk Scenkonst 2020.

gå att ta del av scenkonst hemifrån. Vidare har fria grupper under pandemin uppträtt i parker och andra utomhusmiljöer. Ett exempel är projektet *Take away* där danskompaniet Norrdans besökt äldreboenden och innejårdar med kortare framträdanden i mindre konstellationer för invånare som anmält sitt intresse.<sup>4</sup> Ett annat exempel är konstnären Jannine Rivel som skapat familjeföreställningen *Koreografiska utflykter*, som är en dansupplevelse som utspelar sig i skogen och som är anpassad för ett begränsat antal i publiken.<sup>5</sup>

### 6.1.2 Kultur har gjorts tillgänglig digitalt

Den största utvecklingen inom kulturområdet under pandemin har varit inom det digitala området. Nya innovativa sätt att presentera och tillgängliggöra konst har tagits fram och utvecklats av många olika aktörer. Exempelvis har 85 procent av Svensk Scenkonsts medlemmar genomfört digitala föreställningar och konserter under pandemin.<sup>6</sup> Vissa scenkonst- och musikaktörerna har haft digitala tjänster sedan tidigare, medan andra snabbt lanserade nya plattformar där ett kulturutbud gjorts tillgängligt för allmänheten.<sup>7</sup> För scenkonsten har det handlat om såväl inspelningar av äldre föreställningar som livesändningar och i viss mån nya produktioner (se avsnitt 6.1.3). Ett exempel är *Hon ska beta Minou*, en föreställning i samarbete mellan Unga Dramaten och Malmö Stadsteater som publiken tog del av direkt via ett videosamtalsystem genom vilket de båda skådespelarna också medverkade.<sup>8</sup>

Musikföreningar och arrangörer från olika delar av landet har också sänt digitala konserter som kunnat ses över hela världen. Genom initiativet *Bring it Home* fick flera artister som behövde ställa in sina konserter tidigt en möjlighet att ändå spela live. Stockholmsklubben Fasching har sänt jazzkonserter live på den egna Facebooksidan, och genom den digitala musikfestivalen *#digistämman* livesändes under 13 helger både konserter och workshops med frilansande folkmusiker.

---

<sup>4</sup> Svensk Scenkonst 2020.

<sup>5</sup> Riksteatern Sörmland 2021.

<sup>6</sup> Svensk Scenkonst 2021.

<sup>7</sup> Ibid.

<sup>8</sup> Dramaten 2021.

Även dansband har skapat nya koncept. Perstorpsbandet Donnez byggde till exempel upp en miljonpublik genom att varje vecka bjuda på konserter med olika teman att dansa till hemma.<sup>9</sup> Stora aktörer inom den klassiska musiken har också skalat upp sin digitala verksamhet. Konserthuset i Stockholm märkte en ökning med 300 procent av antalet starter på sin playtjänst 18 mars–17 april 2020, jämfört med samma period året innan<sup>10</sup> och Göteborgs konserthus hade nära 300 000 digitala tittare mars–april 2020.<sup>11</sup>

Också enskilda aktörer, däribland artister som Jens Lekman och Jason ”Timbuktu” Diakité, har genomfört olika mindre initiativ och arrangerat digitala konserter i avskalad och informell inramning, ibland utan mellanhänder, skivbolag eller agenter.

### Museer har utvecklat sin digitala verksamhet

Många av landets museer och kulturarvsaktörer har tagit nya grepp om sin verksamhet och sina publikrelationer under pandemin. Det har till exempel skett genom att de har utvecklat sina presentationer och sin kommunikation, både genom att visa föremål och konstverk men också genom digitala visningar av till exempel kulturmiljöer, vernissager och dialog. De har även skapat utrymme för nya former av gestaltning.

Samtidigt som de fysiska besöken till museerna rasade 2020 har många kunnat ta del av innehåll från museerna genom digitala kanaler. Museer som haft stängt för publiken har i stället kunnat prioritera arbetet med att göra samlingarna mer tillgängliga digitalt.<sup>12</sup>

Även arkivsektorn har under pandemin behövt begränsa tillgången till de fysiska arkiven, och bland annat de enskilda arkiven har lagt resurser på att i stället tillgängliggöra arkivmaterial digitalt. Riksarkivet genomförde programverksamhet som föreläsningar, visningar och utställningar i digitala format.

Bland museernas initiativ under pandemin kan nämnas Bohusläns Museum som bildade en innovationsgrupp med syftet att skapa digitala produktioner med anknytning till museets utställningar och historia. De bjöd in sina besökare att via museets webbplats dela med

---

<sup>9</sup> SVT Nyheter 2021b.

<sup>10</sup> Ångström, A. 2021.

<sup>11</sup> Svensk Scenkonst 2021.

<sup>12</sup> Sveriges Museer 2021.

sig av sina tankar och berättelser om pandemin. Dessa redogörelser blev därefter en del av utställningen *Reality Check Covid-19*.<sup>13</sup>

Naturhistoriska riksmuseet har tagit fram en digital återspeglning av hela museet i 360 grader där man som besökare digitalt kan röra sig fritt i museets lokaler, komma nära föremål och även få tillgång till fördjupningsmaterial, till exempel filmer om specifika föremål.

Flera museer har också utvecklat sätt att aktivera besökarna hemma, genom kurser och workshops i exempelvis hantverk. Sörmlands museum hade redan tidigare anordnat digitala slöjdträffar och där ökat antalet personer som besökte museets webbplats och föremålsdatabas samt kommunikationen via sociala media.<sup>14</sup>

Som en del av ett mer långsiktigt utvecklingsarbete har Moderna Museet tagit initiativ för att utveckla nya utställningsformat. Från 2022 kommer museet att bjuda in konstnärer som får producera hela utställningar på plats, så att konsten inte behöver transporteras. Museet planerar också längre utställningar där program och performance aktiverar besökare och skapar nya perspektiv under den tid som utställningen är öppen.<sup>15</sup>

Även inom bildkonstområdet har arbetssätten förändrats. Det framgår av våra intervjuer att flera mindre aktörer inom det fria kulturlivet har visat stor flexibilitet. Genom att anpassa sin verksamhet har de bidragit till ett levande kulturliv när många större institutioner har hållit stängt. Konstgallerier, fristående konstnärer, fotografer och illustratörer har också utvidgat sin digitala försäljning som ett komplement till försäljning på plats.

## Digitala filmfestivaler och samarbeten med lokala biografier

Under 2020 ökade andelen av befolkningen som dagligen ser på streamad tv från 47 till 56 procent.<sup>16</sup> Många biografier höll stängt under pandemin och en förskjutning skedde av den allt tuffare konkurrensen mellan olika visningsfönster av film när tiden mellan att filmer släpptes på biograf och när de släpptes för streaming minskade.<sup>17</sup> Som vi har

---

<sup>13</sup> Bohusläns museum 2020.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Intervju med Moderna Museet.

<sup>16</sup> Nordicom 2021.

<sup>17</sup> Under 2020 lanserades flera filmer på biografier och streamingtjänster samtidigt. Långfilmen "Se upp för Jönssonligan" är ett exempel på en film som skulle haft premiär på bio men till följd av pandemin enbart på en streamingtjänst. Se TV4 2020.

beskrivit i avsnitt 3.4.5 har detta inneburit utmaningar för biograferna och för filmproduktionens ekosystem.

Flera initiativ har tagits för att stötta biograferna under pandemin. Göteborg Film Festival valde redan i mars 2020 att skänka hälften av sina prenumerationsintäkter från den digitala plattformen Draken Film till en kvalitetsfilmbiograf som prenumeranten själv valde.<sup>18</sup> I samband med lanseringen av dokumentären *Greta* valde även distributören TriArt Film att göra det möjligt för den som såg filmen hemma att också stötta sin lokala biograf.<sup>19</sup>

För filmfestivalerna har pandemin inneburit stora begränsningar, men det finns det flera exempel på hur de anpassat sig efter det rådande läget och hittat nya sätt att nå ut till sin publik. Till exempel ställde Göteborg Film Festival om till en helt digital festival 2021. I april 2021 genomfördes Stockholm filmfestival Junior som en hybrid med ett fåtal fysiska visningar men med fokus på digitala visningar. För första gången kunde festivalen nå ut till hela landet och cirka 25 procent av alla digitala visningar streamades utanför Stockholms län, enligt uppgift från festivalen. Genom projektet *Stafettfilmen* fick också grundskoleklasser från olika delar av landet gemensamt, på distans, skapa en kortfilm som visades på festivalen.<sup>20</sup>

### 6.1.3 Konstnärlig produktion har skett under nya förutsättningar

I flera andra länder, till exempel i Storbritannien och Frankrike, har nedstängningarna varit hårdare reglerade än i Sverige under pandemin. Trots det har viss kollektiv konstnärlig verksamhet i mindre konstellationer kunnat fortsätta i Sverige, vilket framgår av våra intervjuer.<sup>21</sup> Restriktioner, allmänna råd och rekommendationer har samtidigt påverkat verksamheterna, vilka behövt arbeta under nya förutsättningar. Det handlar till exempel om musik- och filminspelningar och efterarbete som kunnat fortsätta under pandemin.

Även inom scenkonsten fortsatte en del repetitioner av föreställningar och konserter utan publik och med begränsningar. På Kungliga Operan omarbetades till exempel föreställningen *Rigoletto* för att

---

<sup>18</sup> Draken Film 2020.

<sup>19</sup> Se bland annat Värmlands biografnätverk 2020.

<sup>20</sup> Stockholms filmfestival 2021.

<sup>21</sup> Till exempel med Sveriges utsända kulturråd.



sångarna skulle kunna hålla två meters avstånd till varandra.<sup>22</sup> Även en del hantverk och tillverkning har kunnat fortsätta i studior, verkstäder och ateljéer, om än producerade individuellt eller av team som arbetade i skift.<sup>23</sup>

Att viss konstnärlig produktion har kunnat ske under pandemin har gjort det möjligt för människor att ta del av nya verk under krisen, inte minst på de digitala plattformar som utvecklats och fått ett större genomslag till följd av pandemin.

#### 6.1.4 Digitalisering möjliggör interaktion

Genom olika typer av digitala plattformar, kanske främst sociala medier, har det varit möjligt för många kulturverksamheter att nå ut till besökare och publik även under pandemin. Såväl institutioner som enskilda konstnärer har till exempel bjudit in publiken till studior, ateljéer och replokaler.

Av våra intervjuer med företrädare för kultursektorn framgår att enklare, informella inspelningar och hälsningar från exempelvis artister via mobiler och sociala mediekanaler som Facebook eller Instagram blivit vanligare under pandemin. Å ena sidan nämner flera kulturaktörer att interaktionen mellan artister och fans, vilken sedan länge varit upparbetad på sociala medier, blivit mer intensiv under krisen. Å andra sidan tecknas en motsatt bild, framför allt från musiklivet, där flera musiker uppges ha minskat sin närvaro i sociala medier eftersom de har behövt arbeta med andra saker under krisen och därmed haft mindre tid att lägga på att upprätthålla musikkarriären.

## 6.2 Det finns utmaningar med det digitala språnget

### Bristande tillgång till digital teknik och kompetens

För att kunna genomföra streamade konserter krävs ofta särskilda förutsättningar i form av till exempel lokaler, teknik och kunskap. Konserthuset i Stockholm och Gävle Konserthus valde exempelvis att bygga om sina scener för att kunna hålla avstånd mellan musikerna. Berwaldhallen och Radiosymfonikerna i Stockholm hade den unika

<sup>22</sup> Färlin J. 2020.

<sup>23</sup> Intervjuer med exempelvis Film- & TV-Producenterna, och chefer för scenkonstinstitutioner som Malmö Opera, Kungliga Dramatiska Teatern, Kulturhuset Stadsteatern och Cirkus Cirkör.

förutsättningen att äga dagligt tillträde till Sveriges största enskilda radiostudio och har under pandemin oförtrutet kunnat producera konserter och uppträdanden, varav flera uruppföranden.<sup>24</sup> Sveriges Yrkesmusikerförbund har dock beskrivit för utredningen hur endast ett fåtal institutioner haft tillräcklig teknik för digitala sändningar på plats. För många aktörer och institutioner har detta inte varit en prioriterad fråga före pandemin. Under pandemin har det därmed skett en stor utveckling för att få tillgång till teknik och kompetens för att genomföra digitala sändningar.

Det finns fortsatt stora tekniska behov hos mindre aktörer inom hela musikfältet för att de ska kunna behålla kontakten med sin publik utan att vara hänvisade till hemmastudior och inspelning via mobiltelefoner. Det finns också stor efterfrågan på såväl teknik och tekniskt kunnande som lokaler i landet, både under en återstart och på längre sikt. Här skulle produktionssamverkan mellan olika aktörer kunna leda till synergier. Ett intressant initiativ för konkret produktionssamverkan togs tidigt av Musik i Syd som i sina lokaler i Kristianstad, Malmö och Växjö välkomnade frilansande aktörer för såväl repetitioner som digitala konserter.<sup>25</sup>

## Nya format ställer krav på kunskap och kvalitet

I början av pandemin behövde många aktörer inom branscher med begränsad digital erfarenhet snabbt pröva olika nya sätt att producera innehåll och det märktes naturligt nog på kvaliteten.

Utöver tekniska utmaningar medför digital produktion också att villkoren för dem som framträder på scen förändras vilket kan påverka både kvalitet och arbetsmiljö. Sveriges Yrkesmusikerförbund har beskrivit för utredningen hur det kan handla om närbilder som gör att musiker i en symfoniorkester känner sig obekväma, brister i ljudkvaliteten i överföringen och så vidare. Att digitalt inspelat material ibland finns tillgängligt långt efter inspelningen är en annan omständighet som lyfts av utövare.

Det har också lyfts att kulturverksamheter och konstnärer i nästa steg i den digitala utvecklingen vill göra mer specialdesignade digitala produktioner och inte bara filma ett verk som till exempel är anpassat

---

<sup>24</sup> Intervju med Konserthuset i Stockholm och Svensk Scenkonst.

<sup>25</sup> Intervju med Kungliga Musikaliska Akademien.

för scen och en fysisk publik.<sup>26</sup> Diskussionen om hur man kan utveckla det digitala utbudet har även handlat om filmade visningar av konst på museer eller konsthallar som kan överföras till verksamheternas egna kanaler, om de har sådana, eller läggs ut på större plattformar. Men ofta saknar kulturverksamheter de resurser och tekniska kunnande kring exempelvis foto, ljud och ljus, bildproduktion, programmering, så kallad *virtual reality* (VR) med mera som krävs för att utveckla det digitala utbudet.

Framöver är det troligt att högre krav kommer ställas på filmatisering av föreställningar och annan digital kulturverksamhet, inte minst när utbudet ökar. Det finns också anledning att stödja en utveckling där det digitala utbudet inte enbart blir ett alternativt sätt att tillgängliggöra kultur utan även ett konstnärligt uttryck i egen rätt. Digital kultur har möjlighet att bidra med nya värden och kvaliteter, där de särskilda insatser och kompetenser som kan krävas för digital kultur måste beaktas och ersättas ekonomiskt.

Utövare som utredningen talat med menar att de stora institutionerna med möjlighet att producera digital kultur under pandemin missade tillfället att bjuda in konstnärer, producenter och kreatörer med vana och erfarenhet att arbeta digitalt. De menar att fler institutioner borde använt tillfället till att skapa nya konstverk eller upplevelser gjorda specifikt för de digitala formaten genom att anställa och ta in kompetens, för att på så sätt också skapa arbetstillfällen för frilansare.

Det finns flera exempel på initiativ som driver frågorna och den digitala utvecklingen framåt. Inom det fria kulturlivet arbetar till exempel koreografen Robin Jonsson sedan länge med robotar och artificiell intelligens (AI) och scenkonstkompaniet Bombina Bombast utforskar verklighetens gränser i relation till det virtuella.

I operaföreställningen *Opera extravaganza!* ett samarbete mellan Smålands Musik & Teater, Riksteatern och Operahögskolan i Stockholm, har en ny teknik gjort det möjligt för en orkester och sångare att befinna sig på olika platser.<sup>27</sup> Möjligheterna att musicera på distans, utan fördröjning fortsätter att utvecklas.<sup>28</sup>

Under pandemin provades många olika format för scenkonst, bland annat genom Riksteaterns initiativ *Scenkonst 21*. Även institutioner

---

<sup>26</sup> Sjöström, E. 2020.

<sup>27</sup> Stockholms konstnärliga högskola 2018.

<sup>28</sup> Kungliga Tekniska Högskolan 2020.

som Norrlandsoperan och Kungliga Operan har arbetat med nya digitala koncept. Föreställningen *Half Life – The Ultimate VR Experience* ger till exempel publiken möjlighet att uppleva Kungliga Baletten och Sharon Eysals verk *Half Life* ur 60 olika vinklar.<sup>29</sup>

Att utveckla ett digitalt uttryckssätt kan kräva stora resurser, särskilt för mindre kulturaktörer kan den ekonomiska risken det innebär att satsa på digitala verktyg hämma utvecklingen. Kulturpolitiken bör hitta former att stödja utvecklingen av dels det digitala utbudets kvalitet, till exempel det konstnärliga och tekniska utförandet, dels utbudets relevans. Det behövs ökad kunskapsöverföring och större möjligheter för risktagande och pilotprojekt som kan visa vägen för att säkra en fortsatt positiv utveckling framåt och undvika en övermättnad på digital kultur. En satsning på konstnärligt driven teknisk utveckling av fältet, där konstnärer inkluderas i utvecklingen av nya tekniska lösningar som kan användas för att utveckla konstuttryck (jämför avsnitt 5.3.2), skulle kunna driva fram en kompetenshöjning.

För att skapa incitament för fortsatt utveckling behöver även det digitala utbudet synliggöras i uppdrag, återrapportering och statistikinsamling (se vidare avsnitt 3.4.7).

### Varken avtal, ersättning eller plattformar är på plats

För att det digitala utbudet ska kunna existera på lång sikt krävs lösningar för att såväl kulturverksamheter som upphovspersoner får intäkter när kulturen tillgängliggörs på en digital arena. I avsnitt 3.4 och 3.5 beskriver vi detta mer ingående.

Digital kultur har potential att nå publik oberoende av geografiska avstånd. Det digitala kulturutbudet nationellt och internationellt är enormt. Som vi beskriver i avsnitt 4.8 spelar dock kännedom om kulturutbudet och digital kompetens stor roll för individens möjligheter att hitta i utbudet. Men tydliga och samlande plattformar för utbudet saknas för till exempel museer, livemusik, och scenkonst.

Ett intressant initiativ under pandemin är SVT:s digitala plattform *Hemmakultur*. På SVT Scen presenteras också både tidigare livesända och visade konserter och föreställningar samt nya verk av

---

<sup>29</sup> Kungliga Operan 2021.

svenska kreatörer.<sup>30</sup> Sveriges Radio fortsatte under pandemin att producera och sända konserter, radioteater och dramapoddar. Inom museiområdet är webbplatsen *Sveriges Historia* som lanserades i slutet av 2020 ett intressant exempel på ett digitalt initiativ. Webb-sidan riktar sig till mellan- och högstadieelever och lärare och samlar digitalt material från flera museer.<sup>31</sup> Det pågår diskussioner inom museiområdet om en samlande plattform för hela Sverige. I de digitala plattformarna finns en utvecklingspotential som kan spela en viktig roll för att nå ut med ett mångfacetterat och varierat digitalt utbud, inte minst till barn och unga.

### 6.3 Bedömningar

- Under pandemin tog kultursektorn flera grepp för att nå publik och konsumenter, inte minst äldre personer, på nya sätt, genom uppsökande eller anpassade evenemang. Denna utveckling är viktig att stödja framåt.
- Stöd till kulturen bör stimulera ökad samverkan mellan institutioner och fria utövare. Mindre kulturaktörer saknar ofta resurser i form av tillgång till fungerande lokaler, digital teknik, kompetens och plattformar för fortsatt digital produktion och tillgängliggörande av kultur.
- Tillgängliggörande och fortsatt utveckling på det digitala området förutsätter att arrangörer och institutioner tillförs de ekonomiska resurser som krävs. Det finns bland annat ett behov av att utveckla kulturverksamhetens digitala kompetens så att de kan utveckla konstuttryck med hjälp av digital teknik och specifik kunskap, utöver att kunna filma och tillgängliggöra kultur digitalt.

---

<sup>30</sup> SVT 2021.

<sup>31</sup> Statens historiska museer 2020.



## 7 Förslag

Utredningen *Återstart för kulturen* syftar till att dels bidra till goda förutsättningar för kultursektorns återstart och utveckling efter covid-19-pandemin, dels möjliggöra att Sverige har ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv i alla delar av landet. För att uppnå detta krävs både tidsbegränsade satsningar på kulturens återstart efter covid-19-pandemin och långsiktiga insatser som hanterar de strukturella problem som vi har identifierat i de föregående kapitlen.

Utredningen presenterar här ett antal förslag som hanterar de problem och utvecklingsområden som vi har sett och som främjar förutsättningarna för att de kulturpolitiska målen ska kunna uppnås.

### 7.1 Det här uppnås med förslagen

Konst och kultur bidrar på olika sätt till samhällets utveckling. Vi har i det här betänkandet beskrivit kultursektorn som ett system vars olika delar hänger ihop och är beroende av varandra. Ur ett större perspektiv ingår kultursektorn i sin tur i ett samhällssystem där ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv är viktigt för centrala delar av samhällsbygget, till exempel demokrati, hälsa, utbildning och regional tillväxt. Betydelsen av våra förslag ska därför ses både i ljuset av de kulturpolitiska målen och Sveriges utveckling i stort.

Våra förslag bidrar till att kultursektorn får goda förutsättningar för en återstart och utveckling samt till att möjliggöra att Sverige har ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv i alla delar av landet. Vi lämnar både förslag för att underlätta och säkerställa kultursektorns återstart 2022–2023 och förslag för att stärka kultursektorns hållbarhet på längre sikt.

## Förslag för att främja kulturens återstart

Våra förslag för återstart (avsnitt 7.2) handlar om att säkerställa kultursektorns överlevnad de närmaste åren men också om att ta tillvara den utveckling som har skett under pandemin, till exempel i form av digital verksamhet. Våra förslag skapar en möjlighet för kultursektorns aktörer att återuppta sin verksamhet och utvecklas i takt med den verklighet som kommer att råda efter pandemin. Förslagen bidrar även till att konstnärer kan fortsätta att försörja sig och utvecklas inom sina konstnärliga yrken och att kulturverksamheter kan behålla viktig kompetens. Dessutom lägger vi ett förslag som stimulerar befolkningen att återvända till kulturens fysiska platser och möta det kulturutbud som finns där.

## Förslag för att långsiktigt stärka en hållbar kultursektor

Våra förslag för att stärka kultursektorns hållbarhet på lång sikt utgår från de strukturella problem som synliggjorts under pandemin. Genom förslagen stärks förutsättningarna för att de nationella kulturpolitiska målen ska kunna uppnås. Förslagen bidrar till att skapa bättre grundförutsättningar för konstnärer och kultursektorns organisationer, i form av starkare ekonomi och längre planeringshorisonter (avsnitt 7.3). De skapar också bättre förutsättningar för kulturlivets aktörer att utvecklas genom internationella utbyten och för den svenska publiken att ta del av konst och kultur från andra länder (avsnitt 7.4).

Konstnärer har i dag svårt att få del av samhällets sociala trygghetssystem på samma villkor som personer som arbetar inom andra branscher. I denna mycket viktiga fråga pågår redan arbete i andra statliga utredningar och inom Regeringskansliet. Utöver pågående arbete lämnar vi ytterligare förslag på hur konstnärernas möjligheter att ta del av trygghetssystemen kan stärkas (avsnitt 7.5).

Förslagen bidrar även till att kultursektorn och kulturpolitiken utvecklas i takt med den digitala utvecklingen och tar tillvara dess möjligheter (avsnitt 7.6). Flera förslag stärker dessutom förutsättningarna för företag inom de kulturella och kreativa näringarna att utvecklas och ta del av näringspolitiska satsningar (avsnitt 7.7).

Vidare presenterar vi förslag för att dels öka alla barns och ungas tillgång till kulturskolans verksamhet, dels öka inslagen av kultur



inom skolans verksamhet (avsnitt 7.8). Vi föreslår också andra insatser för att bredda deltagandet och minska snedrekryteringen i kultursektorn (avsnitt 7.9). Avslutningsvis lämnar vi förslag om fortsatt arbete som kan bidra till att utveckla och förtydliga den kulturpolitiska inriktningen inom bland annat filmområdet, bild- och formområdet samt kultursamverkansmodellen (avsnitt 7.10).

## 7.2 Förslag för kulturens återstart

I det här avsnittet presenterar vi våra förslag på insatser för att kulturen ska kunna återstarta och utvecklas efter pandemin. Förslagen bygger på ett scenario där smittspridningen är låg och där restriktioner kan fortsätta avvecklas enligt regeringens plan. Särskilt viktigt för kultursektorn är att begränsningar av antalet deltagare vid allmänna sammankomster och offentliga tillställningar avvecklas i september enligt den lagda planen.<sup>1</sup> Om de restriktioner som påverkar kultursektorn förlängs, eller återinförs efter att de tagits bort, behöver regeringen skjuta till ytterligare krismedel.

I våra förslag har vi inte heller räknat in statliga institutioners behov av förstärkningar för att hantera ekonomiska utmaningar som är en direkt följd av pandemin. Vi bedömer att frågor om institutionernas överlevnad bäst hanteras i dialog mellan respektive institution och Kulturdepartementet.

### 7.2.1 Återstartstipendier

**Förslag:** Konstnärsnämndens anslag för stipendier och bidrag förstärks med totalt 65 miljoner kronor per år 2022–2023. Författarfondens anslag för stipendier och bidrag förstärks med 9 miljoner per år 2022–2023.

Vi föreslår att Konstnärsnämndens och Författarfondens anslag för bidrag och stipendier till konstnärer (anslag 5:2 *Ersättningar och bidrag till konstnärer*) förstärks i syfte dels att främja konstnärers villkor under pandemin, dels att motverka att konstnärer lämnar kultursektorn på grund av att de inte kan försörja sig. Vi bedömer att

<sup>1</sup> Regeringen 2021.

kulturarbetsmarknaden kommer att återhämta sig gradvis. Om Konstnärsnämnden och Författarfonden tidigt får besked om förstärkningar förbättras deras möjligheter att använda förstärkningarna på mest effektiva sätt. Från 2024 föreslår vi att anslagen för stipendier och bidrag till konstnärer förstärks permanent (se avsnitt 7.3.2).

Förstärkningarna bör läggas på Konstnärsnämndens och Författarfondens ordinarie anslagsposter för bidrag och stipendier för konstnärer, till skillnad från krisstöden som finansierats från särskilda anslag. På så vis inkluderas förstärkningarna på ett naturligt sätt i myndigheternas löpande arbete och kan både bidra till att skapa bättre villkor för konstnärer i spåren av pandemin och till långsiktig konstnärlig utveckling.

Av förstärkningen till Konstnärsnämnden bör 30 miljoner kronor läggas på anslag 5:2 anslagspost (ap.) 1 *Visningsersättning samt bidrag åt bild- och formkonstnärer* och 35 miljoner kronor på anslag 5:2 ap. 6 *Bidrag till konstnärer inom områdena musik, teater, dans och film*. Förstärkningen till Författarfonden om 9 miljoner kronor bör läggas på anslag 5:2, ap. 5.

Förslaget utgår från vår bedömning att det kommer ta tid för kulturarbetsmarknaden att återhämta sig (se kapitel 2). Detta beror bland annat på att inställda evenemang och minskade möjligheter till marknadsföring har skapat en köbildning av konstnärliga produktioner i form av till exempel föreställningar, konserter, filmer och böcker. Landets institutioner, scener och distributionskanaler är fullbokade, vilket gör att det är svårt för konstnärer som inte var inbokade före pandemin att få arbetstillfällen och möjlighet att sprida sina verk. Under den tid som arbetsmarknaden återhämtar sig kommer därför stipendier och bidrag inte bara att vara nödvändiga för konstnärers möjligheter till utveckling och fördjupning utan även för att konstnärerna över huvud taget ska kunna fortsätta vara konstnärligt yrkesverksamma.

### **7.2.2 Återstarts- och utvecklingsstöd för en starkare kultursektor**

Vi föreslår att regeringen gör en satsning för att säkra överlevnad och möjliggöra återstart för viktiga kulturaktörer och ta tillvara den utveckling som skett under pandemin. Satsningen delas in i tre delar:

- nationellt återstarts- och utvecklingsstöd
- förstärkning för utveckling och återstart inom kultursamverkansmodellen
- återstarts- och utvecklingsstöd inom filmområdet.

Med anledning av pandemin finns behov både av att stödja kultursektorns långsiktiga utveckling och av att stödja kulturaktörer som på grund av pandemin har svårt att överleva och åter öppna sina verksamheter. Vi bedömer att flera aktörer kan komma att behöva båda typerna av stöd. För att begränsa den administrativa bördan för dessa aktörer, och för att bygga in en flexibilitet om förutsättningar förändras, föreslår vi en kombinerad återstarts- och utvecklingssatsning.

### Nationellt återstarts- och utvecklingsstöd

**Förslag:** Avsätt totalt 225 miljoner kronor per år 2022–2023 för nationella bidrag för att återstarta och utveckla kulturlivet. Medlen fördelas enligt följande:

- Kulturrådets bidrag till allmän kulturverksamhet (anslag 1:2) 215 miljoner kronor
- Sametingets bidrag till samisk kultur (anslag 1:2 ap. 5) 2,5 miljoner kronor
- Riksantikvarieämbetets bidrag till ideella kulturarvsverksamheter (anslag 7:2) 6,5 miljoner kronor
- Nämnden för hemslöjdsfrågors bidrag till hemslöjdsområdet (anslag 4:3) 1 miljon kronor.

Stödet ska användas för att:

- säkra överlevnad och möjliggöra återstart för kulturpolitiskt viktiga aktörer i hela landet
- producera digital kultur, tillgängliggöra kultur digitalt och utveckla intäktsmodeller för digitalt kulturutbud

- initiera insatser för att bredda deltagandet och riva hinder som bidrar till snedrekrytering i kulturlivet
- skapa samarbeten mellan offentliga kulturinstitutioner, det fria kulturlivet och ideella kulturaktörer.

I genomförandet av sin del av satsningen ska Kulturrådet samråda med regionerna.

Vi föreslår att det införs ett nationellt återstarts- och utvecklingsstöd som fördelas i enlighet med vårt förslag ovan. Det är dock svårt att förutse hur smittspridningen utvecklas och hur förutsättningarna för kultursektorns återstart kommer att se ut. Stödets inriktning kan därför behöva anpassas löpande efter förutsättningarna. Återstarts- och utvecklingsstöden ska kunna sökas för att säkra återstart och möjliggöra utveckling av en enskild kulturverksamhet men också för projekt som syftar till att främja återstart och utveckling inom ett helt kulturområde.

Den största delen av stödet fördelas av Kulturrådet och riktar sig främst till aktörer inom det fria kulturlivet. Statliga kulturinstitutioner bör inte kunna söka detta stöd för att säkra överlevnad, sådant stöd bör de i stället få direkt av regeringen. Däremot bör statliga kulturinstitutioner kunna ingå i de utvecklingsinsatser som genomförs med stöd av det nationella återstarts- och utvecklingsstödet. Regionala kulturinstitutioner omfattas inte av det nationella stödet eftersom förstärkningen för utveckling och återstart inom kultur-samverkansmodellen riktar sig specifikt till dem.

Regeringen bör föra dialog med Sametinget, Riksantikvarieämbetet och Nämnden för hemslöjdsfrågor för att vid behov anpassa stödets ändamål inom respektive del av satsningen.

### *Ändamålet med de nationella återstarts- och utvecklingsstöden*

Den viktigaste uppgiften för kulturpolitiken under den första tiden efter att restriktionerna avvecklats är att upprätthålla kultursektorns grundläggande infrastruktur i landet. Infrastrukturen består av kulturpolitiskt viktiga verksamheter som möjliggör för befolkningen att ta del av konst och kultur. Det handlar förstås om konst- och kulturproducerande aktörer men också om arrangörer och andra verk-

samheter som är nödvändiga för att kultursektorn ska fungera och kunna möta sin publik. För att säkra kultur i hela landet är det till exempel viktigt att stödja återstarten av de ideella föreningar som i många delar av landet är en förutsättning för att befolkningen ska kunna ta del av kultur.

Under pandemin har många kulturaktörer tagit stora steg framåt vad gäller digital produktion och digitalt tillgängliggörande av kultur. I dagsläget finns dock ett antal hinder för att den utvecklingen ska kunna tas om hand och fortsätta. För enskilda kulturverksamheter finns utmaningar kring finansiering av det digitala utbudet, vilket vi beskriver i avsnitt 3.4.1. Dessa frågor måste få långsiktiga lösningar. Men innan sådana är på plats kan återstarts- och utvecklingsstödet bidra till att finansiera ett visst digitalt kulturutbud så att den utveckling som skett under pandemin kan tas tillvara. Det finns också behov av att utveckla kvaliteten i det digitala kulturutbudet och av kompetensutveckling kring produktion och distribution av digital kultur. Många av de utmaningar som kultursektorn står inför kopplat till digitaliseringen bör kunna mötas gemensamt, av flera aktörer i samverkan. Utvecklingsprojekt som genomförs i samverkan mellan flera aktörer och som kan komma många aktörer till del bör därför prioriteras i bidragsgivningen.

Kulturpolitiken har under lång tid misslyckats med att uppnå delaktighetsmålet. Sedan länge finns även en social snedrekrytering till konstnärliga högskolor och anställningar inom kultursektorn, och pandemin riskerar att medföra ökade skillnader i kulturdeltagandet och leda till en ökad snedrekrytering till högre utbildningar och tjänster i kultursektorn. För att undvika att pandemin medför en långsiktig tillbakagång bör utvecklingsstödet kunna sökas för att under en kortare period ge kulturverksamheter återstartskraft och extra utvecklingskraft i deras arbete med att bredda deltagandet och riva hinder som bidrar till snedrekrytering. Två år är en kort tid för att åstadkomma förändring och etablera nya arbetssätt. Vi bedömer dock att två år är tillräckligt lång tid för att återupprätta kontakten med målgrupper som kulturlivet tappat kontakten med under pandemin, initiera utvecklingsprojekt och genomföra mindre pilotprojekt. För att åstadkomma långsiktig förändring kommer det däremot naturligtvis att krävas fortsatt arbete även efter återstartssatsningen.

För att skapa förutsättningar för förnyelse och utveckling ser vi slutligen ett behov av fler samarbeten mellan kulturinstitutioner, det

fria kulturlivet och ideella kulturaktörer. Sådana samarbeten kan gynna alla parter, vilket vi beskriver mer ingående under rubriken *Förstärkning för återstart och utveckling inom kultursamverkansmodellen* i detta avsnitt.

### *Kulturrådet ska samråda med regionerna*

Kulturrådet får i uppdrag att samråda med regionerna vad gäller utformning och fördelning av sin del av det nationella återstarts- och utvecklingsstödet. Syftet med dessa samråd är att skapa större träffsäkerhet i fördelningen av stöden genom att Kulturrådet tar del av den kunskap som regionerna besitter om kulturlivet och de skilda förutsättningarna i olika delar av landet. Vi har övervägt att fördela en del av de statliga återstarts- och utvecklingsmedlen via regionerna men vi avstår från att föreslå en sådan lösning eftersom det riskerar att skapa administrativa problem med gränsdragningar och otydlighet för de kulturaktörer som behöver stödet.

## **Förstärkning för utveckling och återstart inom kultursamverkansmodellen**

**Förslag:** Anslag 1:6 *Bidrag till regional kulturverksamhet* förstärks med 100 miljoner kronor årligen 2022–2023. Förstärkningen ska användas för att:

- säkra överlevnad och stärka de regionala kulturverksamheterna under återstarten
- stärka kulturområden med svaga strukturer
- skapa samarbeten mellan regionala kulturverksamheter, kommunala kulturverksamheter, det fria kulturlivet och ideella kulturaktörer
- initiera insatser för att bredda deltagandet och riva hinder som bidrar till snedrekrytering i kulturlivet
- producera digital kultur och tillgängliggöra kultur digitalt.

Precis som andra delar av kultursektorn har de regionala kulturverksamheterna drabbats av pandemin genom att de har tvingats att ställa in och ställa om sin verksamhet. Ekonomiskt tycks de regionala verksamheterna generellt sett ha klarat krisen relativt bra, men det finns utmaningar som väntar under återstarten av kulturlivet. Att stärka den regionala kulturen under återstartsfasen bidrar till ett levande och tillgängligt kulturliv i hela Sverige.

Förstärkningen av den regionala kulturen kan fördelas som ett tillfälligt utökat verksamhetsbidrag till regionerna, på samma sätt som Kulturrådet gjort med de krisstöd som riktats till den regionala kulturen 2020 och 2021. Förstärkningen kan också användas vid Kulturrådets fördelning av regionala utvecklingsbidrag. Kulturrådet bör i samverkan med regionerna ta fram former för att fördela förstärkningen så att den gör så stor nytta som möjligt. Det är viktigt att särskilt beakta behoven hos de regionala kulturverksamheter som har en hög grad av egenfinansiering.

Vi ser ett behov av att det regionala stödet används för att stärka aktörer inom kulturområden med svag infrastruktur. Pandemin har drabbat hela kultursektorn och riskerar att leda dels till att kulturaktörer tvingas lägga ner sin verksamhet, dels till att konstnärer och andra yrkesverksamma lämnar kultursektorn för tryggare anställningar i andra branscher. Sådana förluster är negativa för alla kulturområden men är extra svåra inom de kulturområden som hade svag infrastruktur redan före pandemin. Det gäller särskilt områden som dans, cirkus och bild och form.

Förstärkningen av anslaget för regional kultur bör särskilt stötta samverkan mellan institutioner och andra aktörer inom kultursektorn. I många fall är de regionala kulturinstitutionerna en viktig resurs för fria aktörer, kommunala kulturverksamheter och ideella kulturaktörer, och under pandemin har vi sett goda exempel på hur de regionala kulturverksamheterna kan ta en ännu större roll som nav för andra delar av kulturlivet. För de regionala verksamheterna finns vinster att hämta i form av vidgade kontaktnät, inflöde av idéer och perspektiv samt lokal förankring.

I likhet med det nationella återstarts- och utvecklingsstödet bör förstärkningen av anslaget för regional kulturverksamhet kunna användas för att initiera arbete med att bredda deltagandet och riva hinder som bidrar till snedrekrytering i kulturlivet, samt digital produktion och digitalt tillgängliggörande av kultur. Utvecklingsarbete

kring digital produktion och tillgängliggörande av kultur som sker i samverkan mellan flera aktörer bör prioriteras. Enskilda kulturinstitutioner kan också behöva ekonomiska tillskott för att på kort sikt kunna fortsätta erbjuda ett digitalt kulturutbud som komplement till det fysiska utbudet (se avsnitt 3.4.1).

### Stöd för återstart och utveckling inom filmsektorn

**Förslag:** Anslag 10:1 *Filmstöd*, ap. 1 *Statsbidrag till film* förstärks med 50 miljoner kronor årligen 2022–2023. Svenska filminstitutet får i uppdrag att använda förstärkningen i syfte att

- säkerställa möjligheter för överlevnad av centrala aktörer inom filmsektorn
- utveckla nya affärsrelationer och intäktmodeller som kommer hela filmens ekosystem till del
- stimulera närvaron av svensk film på den internationella filmmarknaden.

Vi föreslår att Filminstitutets anslag för statsbidrag till film förstärks med 50 miljoner kronor. Förstärkningen ska användas i tre syften.

- För det första ska förstärkningen kunna användas till höjda stöd för att möta upp pandemins negativa konsekvenser i kombination med de konsekvenser som följer med en havererad affärsmodell inom filmbranschen (se avsnitt 3.4.5).
- För det andra ska förstärkningen kunna användas för att ge filmbranschens aktörer möjlighet att utveckla nya intäktmodeller och hitta nya vägar för samarbeten, vilket har blivit nödvändigt som en följd av den snabba omställningen av filmbranschen. Med hänsyn till den ekonomiska utsatthet som nu råder i denna bransch kan ekonomiska insatser komma att behövas för att säkerställa centrala aktörers överlevnad även 2022–2023.
- För det tredje ska förstärkningen kunna användas för att stimulera närvaron av svensk film på den internationella filmmarknaden. Pandemin har medfört ökad konkurrens på den internationella filmmarknaden, eftersom många filmer från hela världen



väntar med lansering till dess att restriktionerna lättar. Konkurrensen försvårar för svensk film att visas på internationella filmfestivaler och lanseras internationellt. Närvaro på den internationella filmmarknaden är avgörande för enskilda svenska filmer, för den samlade filmekonomin och för svensk filmkultur. Filminstitutet har våren 2021 infört ett reviderat internationellt lanseringsstöd som syftar till att dels positionera svenska filmer på den internationella marknaden redan under produktionsfasen, dels följa filmen under det första året efter färdigställandet. För att stödet ska få full effekt krävs dock en tillfälligt utökad budget för det internationella lanseringsstödet och för Filminstitutets internationella distributionsstöd.

Filminstitutet bör bestämma formerna för stödet och hur förstärkningen fördelas mellan de tre syftena.

### 7.2.3 Kulturcheckar som stimulansstöd

**Förslag:** 585 miljoner kronor avsätts 2022 för kulturcheckar till personer som är folkbokförda i Sverige och som har fyllt 18 år.

Vi föreslår att staten delar ut kulturcheckar på 150 kronor till personer som är folkbokförda i Sverige och som har fyllt 18 år. Kulturcheckarna ska fungera som stimulansmedel för att locka fler att ta del av kultur på kulturens fysiska arenor när restriktionerna lättas. På så sätt bidrar kulturcheckarna till kulturverksamheternas återstart. Kulturcheckarna kan också skapa folkligt engagemang för kulturlivet och bidra till breddat deltagande.

De delar av kulturen som är beroende av fysiska besök har lidit svårt av pandemin. Det gäller konserter, teater, opera, dans och andra former av scenkonst. Det gäller även biografier, utställningsarrangörer, hembygdsföreningar och liknande. Resultatet är att många kulturverksamheter och konstnärer riskerar att hamna inför beslut om nedläggning eller övergång till annan verksamhet.

Som vi beskriver i kapitel 2 finns det en osäkerhet om i vilken omfattning publik och besökare återvänder när restriktionerna har avvecklats. En satsning på kulturcheckar skapar efterfrågan på kultur och sänker trösklarna för människor att återvända till kulturens fysiska

rum. Genom att fler lockas att ta del av kulturutbudet ger checkarna en skjuts för kulturverksamheternas återstart, och de kan vara en utgångspunkt för marknadsföringskampanjer på regional och lokal nivå.

Rent praktiskt föreslår vi att kulturchecken utformas som ett digitalt värdebevis som kan användas för kulturkonsumtion. Kulturchecken ska kunna användas som betalning för kulturupplevelser som förmedlas av kulturverksamheter i privat, offentlig eller ideell regi och som tillhör SNI-koderna 90, 91 och 59.140. Den kulturverksamhet som tar emot betalning genom checken tillförs motsvarande summa direkt från staten. Den som har rätt till en check bör kunna hämta den digitalt med mobilt bank-id, checken ska vara personlig och kunna användas för flera inköp men den är inte överlåtbar. Den gäller under 2022.

Antalet personer som är 18 år och uppåt och som är folkbokförda i Sverige motsvarar ungefär 8 miljoner personer. De föreslagna medlen om 585 miljoner kronor räcker till knappt hälften av dessa personer om checkarna är värda 150 kronor.

Liknande insatser har genomförts i bland annat Frankrike, Australien, Rumänien och Finland.

#### 7.2.4 Stärk allianserna

**Förslag:** Teateralliansen, Dansalliansen och Musikalliansen förstärks genom att det statliga bidrag som Kulturrådet fördelar inom området stärks med 30 miljoner kronor årligen under perioden 2022–2024. Förstärkningen ska användas till att:

- behålla antalet anställda inom allianserna
- stödja nyutexaminerade och oetablerade konstnärers introduktion på arbetsmarknaden
- stärka konstnärernas förutsättningar för anställningsbarhet och försörjning genom fortbildningsinsatser
- om möjligt utöka antalet anställda inom allianser som har ett identifierat behov och administrativ kapacitet samt att i mindre skala genomföra försök att utvidga de yrkesgrupper som kan få anställning vid allianserna.

Vi föreslår att scenkonstallianserna ges ett tidsbegränsat förstärkt bidrag. För det första ska förstärkningen av allianserna kunna användas till löner för alliansernas befintliga anställda. För det andra ska förstärkningen användas till att underlätta etableringen på arbetsmarknaden för nyutexaminerade och oetablerade konstnärer och studenter vid konstnärliga högskolor. För det tredje ska allianserna kunna utöka sitt arbete med kompetensutveckling så att det i högre grad riktas till en vidare målgrupp än alliansernas anställda. Om utrymme finns kan förstärkningen även användas till att anställa fler konstnärer inom de yrkeskategorier som i dag omfattas av allianserna, och till att genomföra försök med anställningar inom yrkeskategorier som i dagsläget inte ingår i allianserna.

Som vi beskrivit i kapitel 2 finns det en risk att köbildning, fortsatta intäktsbortfall och kompetensflykt kommer att utgöra kvardröjande problem för scenkonsten och musiken efter pandemin. Att ge allianserna möjlighet att behålla och anställa fler konstnärer, stötta oetablerade konstnärer och bedriva bredare kompetensutveckling förbättrar möjligheterna för både nya och etablerade konstnärer att fortsätta sin yrkesbana inom scenkonst- och musikområdet. I förlängningen bidrar det till att säkra ett högkvalitativt utbud av musik och scenkonst i hela Sverige.

### 7.2.5 Stärk stödet till musikarrangörer

**Förslag:** Förstärk Kulturrådets bidrag till arrangörer inom musikområdet inom anslag 2:2 med 10 miljoner kronor per år 2022–2023.

Förslaget ovan medför att fler musikarrangörer kan få del av statligt stöd, vilket i sin tur medför en ökad tillgång till livemusik för befolkningen, en större variation i utbudet av livemusik och förbättrade försörjningsmöjligheter för musiker.

Bakgrunden till förslaget är att det finns ett ökat behov av statligt stöd för att möta de ekonomiska utmaningar som pandemin fört med sig för musikarrangörer. Inom musikområdet finns många kommersiella arrangörer som är viktiga för att tillgängliggöra livemusik för publiken. Dessa arrangörer har sällan varit mottagare av offentliga bidrag utan de driver sin verksamhet baserat på intäkter från försäljning. Under pandemin har de däremot tagit del av de krisstödet

som riktats till kultursektorn. Under normala omständigheter presenterar flera av de kommersiella arrangörerna ett utbud som består av en blandning av stora välkända akter, mindre kända men konstnärligt intressanta akter samt unga artister och musikgrupper i början av sin karriär.

Men under pandemin har de kommersiella musikarrangörerna drabbats hårt ekonomiskt, och de kommande åren ser branschen själv att man inte har utrymme att ta de ekonomiska risker som det innebär att presentera mindre välkända artister och musikgrupper. Detta kan medföra att mångfalden i delar av musiklivet minskar och det kan även påverka återväxten inom musikområdet negativt. En ökning av stödet till musikarrangörer ökar därför möjligheterna för de kommersiella aktörerna att få offentlig finansiering för att presentera ett bredare utbud än de mest välkända artisterna.

En förstärkning av bidraget för musikarrangörer bör kunna komma alla typer av arrangörer till del. Vi ser därför att Kulturrådet ska fördela förstärkningen utifrån bidragets nuvarande prioriteringar om konstnärlig kvalitet och kulturpolitisk relevans.

### **7.3 Långsiktig förstärkning av kulturens ekonomiska förutsättningar**

I det här och därefter följande avsnitt i kapitlet lämnar vi förslag för att stärka kultursektorn på lång sikt. Förslagen skapar en mer hållbar kultursektor och bättre förutsättningar för att uppnå de nationella kulturpolitiska målen.

Våra intervjuer med kultursektorn vittnar om en underfinansiering i så gott som hela kultursektorn. För många kulturverksamheter har pandemin inneburit en stor påfrestning för en redan hårt ansträngd ekonomi. I det här avsnittet presenterar vi förslag för att stärka de ekonomiska grundförutsättningarna i kultursektorn.

De statliga anslagen för kulturinstitutioner har under lång tid urholkats på grund av att uppräkningsarna inte ökar i samma takt som lönekostnaderna. Anslagen för bidrag till fria kulturaktörer och konstnärer räknas samtidigt inte upp alls, vilket kontinuerligt försämrar

deras villkor om urholkningen inte kompenseras med nya satsningar.<sup>2</sup> Inom kultursektorn finns också ett utbrett problem med att kort-siktiga ekonomiska stöd hämmar verksamheters möjligheter att planera långsiktigt.

Under 2022 och 2023 bedömer vi att behoven av flexibla stöd för utveckling och återstart är större än behoven av stärkt finansiering inom ordinarie bidragsformer. Under dessa år prioriterar vi därför statliga stöd i form av återstarts- och utvecklingsstöd. Från 2024 bedömer vi att de tillfälliga återstarts- och utvecklingsstöden bör avvecklas och ersättas med stärkt grundfinansiering inom statens ordinarie bidragsformer. De förslag som följer nedan berör förstärkningar av stöd till den fria kulturen, konstnärer och kultursamverkansmodellen. Motsvarande ökning behövs även för statliga kulturinstitutioner. Där saknar vi dock en samlad bild av behoven.

### 7.3.1 Stärkt stödet för den fria kulturen

**Förslag:** 50 miljoner kronor tillförs från och med 2024 till Kulturrådets bidrag till fria aktörer inom scenkonst och musik (anslag 2:2), och 21 miljoner kronor tillförs från och med 2024 till Kulturrådets bidrag till fria aktörer inom bild- och formområdet (anslag 4:4).

Förslaget innebär att Kulturrådets bidragsgivning till det fria kulturlivet inom scenkonst och musik permanent förstärks med 50 miljoner kronor. Vidare förstärks Kulturrådets bidragsgivning till fria aktörer inom bild- och formområdet permanent med 21 miljoner kronor.

Kulturrådets bidrag fördelas till organisationer inom kulturområdet. Dessa bidrag främjar en utveckling i riktning mot de kulturpolitiska målen genom att de fördelas till verksamheter med hög kvalitet och i många olika delar av landet. Ökningen av respektive anslag kan dels stärka de ekonomiska förutsättningarna hos de aktörer som får stöd, dels skapa utrymme för förnyelse inom bidragsgivningen genom att stöd beviljas till nya aktörer. Det kan i sin tur

<sup>2</sup> Att beräkna vilka summor som skulle behövas för att komma tillräta med underfinansieringen är mycket svårt och kräver mer tid än den som vi har kunnat ägna åt frågan. Vi har därför utgått från de äskanden som de stora bidragsgivande myndigheterna presenterat i sina budgetunderlag för åren 2022–2024. Vi menar att myndigheterna har en hög kunskap inom sina ansvarsområden och goda möjligheter att bedöma behoven.

gynna till exempel kommersiella aktörer och nyutbildade konstnärer samt främja mångfalden i kulturlivet.

Inom anslagen fördelas stöd till arrangörer inom bild- och form, musik och scenkonst, och om arrangörerna ges bättre ekonomiska förutsättningar ökar deras möjligheter att ge skäligen ersättning till konstnärer. Arrangörerna är mycket viktiga för att ge konstnärer spel- och utställningstillfällen.

### **Kulturrådet bör särskilt uppmärksamma utvecklingen inom dans och samtida cirkus**

I avsnitt 4.2.1 har vi beskrivit att infrastrukturen inom dans och samtida cirkus är svagare än inom många andra konstområden. En ökning av anslagen för Kulturrådets bidrag till det fria kulturlivet inom musik och scenkonst bör gynna utvecklingen av infrastrukturen inom dans och cirkus. Inom dans och samtida cirkus är den fria sektorn central för både tillgången till föreställningar och den konstnärliga utvecklingen, och inom den fria sektorn finns såväl producerande aktörer som arrangörer och plattformar som visar föreställningar. Konkurrensen om de statliga medel som finns att söka i dag är dock mycket stor. Om de fria aktörerna får bättre ekonomiska möjligheter att utveckla sin verksamhet kommer det att stärka tillgången till dans och samtida cirkus i hela landet. Det kommer också att göra det fria kulturlivets aktörer till mer kraftfulla samarbetsparter i relation till statliga, regionala och kommunala kulturinstitutioner.

Vi har övervägt att föreslå en förstärkning som riktar sig specifikt till dans och cirkus men vi har valt att avstå från det. Anledningen är att vi bedömer att sådana riktade satsningar riskerar att begränsa Kulturrådets möjligheter att anpassa bidragsgivningen efter de behov som finns i kulturlivet, vilket kan hämma utvecklingen.

### **Ökat utbyte mellan frilansande curatorer och utställningsarrangörer**

**Förslag:** Ett särskilt stöd för samarbeten mellan frilansande curatorer och utställningsarrangörer inrättas på Kulturrådet.

Syftet med det nya stödet är att stimulera utbytet mellan frilansande curatorer och utställningsarrangörer, skapa fler utställningstillfällen för konstnärer inom bild och form samt bidra till ett mer varierat utbud av utställningar i hela landet. Utställningsarrangören kan vara antingen en fri kulturaktör eller en institution med offentlig huvudman. Bidraget ska täcka kostnader för arvode, ersättningar och omkostnader till konstnärer och curator samt kostnader för produktion, teknik och transport av konstnärliga verk. Den utställande organisationen står för kostnaderna för installation, marknadsföring, lokaler och bemanning.

Stödet kommer att bidra till ett mer varierat utbud av utställningar och konstprojekt runt om i landet samt till rikare upplevelser för publiken. Utställningsarrangörer stärks genom nya idéer och resurser. Stödet kan också bidra till att fler kulturinstitutioner visar bild- och formkonst. För konstnärer innebär stödet ökade möjligheter att visa sina verk och att få ersättning enligt MU-avtalet. För frilansande curatorer bidrar stödet till fler arbetstillfällen och bättre möjlighet att få betalt för sitt arbete.

Totalt 6 miljoner av den ökning vi föreslår för anslag 4:4 bör avsättas till den nya bidragsformen. Stödet kan fördelas inom ramen för nuvarande förordning (2020:337) om statsbidrag till aktörer inom bildkonst, form och konsthantverk. Vi föreslår att den nya bidragsformen inrättas 2024. Innan dess bedömer vi att samarbeten mellan curatorer och utställningsarrangörer ryms inom de syften som vi föreslår för återstarts- och utvecklingsstöden i avsnitt 7.2.2.

### 7.3.2 Stärk stödet för konstnärer

**Förslag:** Förstärk statens stipendier till konstnärer permanent och i enlighet med bidragsgivande myndigheters bedömningar enligt följande:

- Konstnärsnämndens anslag för bidrag till bild- och formkonstnärer (anslag 5:2, ap. 1) förstärks med 15 miljoner kronor årligen från och med 2024.
- Konstnärsnämndens anslag för långtidsstipendier (anslag 5:2, ap. 4) förstärks med 3 miljoner kronor årligen från och med 2024.

- Konstnärsnämndens anslag för bidrag till konstnärer inom musik, teater, dans och film (anslag 5:2, ap. 6) förstärks med 30 miljoner kronor årligen från och med 2024.
- Författarfondens anslag för bidrag till författare, översättare, kulturjournalister och dramatiker (anslag 5:2, ap. 5) förstärks med 5,5 miljoner kronor årligen från och med 2024.

Vi föreslår att statens stipendier till konstnärer stärks. Konstnärer i Sverige har låga, oregelbundna inkomster och verkar under otrygga villkor, vilket vi beskriver i kapitel 3. Samtidigt utgör konstnärerna kärnan inom såväl den offentligt finansierade kulturen som de kulturella och kreativa näringarna. De stipendier som Konstnärsnämnden och Författarfonden delar ut till enskilda konstnärer ger ett ekonomiskt stöd som möjliggör att mottagarna kan utveckla sina respektive konstnärskap. Konstnärsnämnden och Författarfonden fördelar även bidrag till internationella utbyten. Inom bild och form, dans och musik bedriver Konstnärsnämnden internationella program och residensverksamhet. Dessa verksamheter bidrar också till konstnärers möjlighet till fördjupning.

### 7.3.3 Stärk kultursamverkansmodellen

**Förslag:** Den statliga finansieringen av kultursamverkansmodellen förstärks permanent (anslag 1:6, ap. 1) med 100 miljoner kronor årligen från och med 2024.

Syftet med vårt förslag är att förstärka Kulturrådets bidrag till den regionala kulturverksamheten inom kultursamverkansmodellen. Det har under lång tid funnits ett behov av att förstärka grundfinansieringen och skapa ett större utrymme för utveckling inom den regionala kulturverksamheten. Covid-19-pandemin har förstärkt dessa behov.

Vi bedömer att förstärkningen möjliggör för Kulturrådet att skapa mer jämlika ekonomiska grundförutsättningar för regionerna. Förstärkningen skapar också möjlighet för Kulturrådet att stödja utveckling inom den regionala kulturverksamheten utan att det drabbar den befintliga verksamhet som byggts upp under lång tid. Förstärkningen skapar därmed möjlighet för staten att till exempel stödja



utveckling inom områden med svagare regional infrastruktur, såsom dans, samtida cirkus samt bild och form. Ett exempel på utveckling inom bild- och formområdet kan vara att inkludera fler kommunala konsthallar i modellen.

Den permanenta förstärkningen är av samma storlek som den föreslagna förstärkningen av kultursamverkansmodellen för utveckling och återstart (avsnitt 7.2.2). Från och med 2024 föreslår vi att förstärkningen sker permanent och utan utpekade ändamål.

### 7.3.4 Stärk förutsättningarna för civilsamhällets kulturaktörer

**Förslag:** Förstärk Kulturrådets och Riksantikvarieämbetets bidrag till kulturaktörer inom civilsamhället. Från och med 2024 utökas:

- Kulturrådets bidragsgivning inom anslag 1:2 med 3,5 miljoner
- Riksantikvarieämbetets bidragsgivning inom anslag 7:2, ap. 2 med 1,5 miljoner kronor.

Inom anslag 1:2 fördelar Kulturrådet bidrag till flera olika kulturpolitiskt viktiga ändamål, bland annat till riksorganisationer inom civilsamhället, nationella minoriteters kulturverksamhet och centrumbildningar. Även dessa aktörer påverkas av urholkning av anslag och behöver därför stärkt grundfinansiering. Pandemin har visat på den stora betydelse som civilsamhällets aktörer har för möjligheten att skapa och ta del av kultur i hela landet men även som samarbetspart och inkomstkälla för professionella konstnärer.

Kulturrådet fördelar årliga bidrag till bland annat riksorganisationer inom amatörkultur och lokalhållande organisationer. Med en förstärkning av anslaget kan dessa, och även andra centrala civilsamhällesorganisationer inom kulturområdet, få bättre förutsättningar att vara ett stöd för sina medlemsföreningar, vilket i sin tur skulle stärka det ideellt drivna kulturlivet runt om i landet. Inom anslag 1:2 fördelar Kulturrådet även stöd till internationellt utbyte. Förslag som berör det presenterar vi i avsnitt 7.4.

Riksantikvarieämbetet fördelar bidrag till civilsamhällesaktörer inom kulturarvsområdet som till exempel arbetslivsmuseer och hembygdsföreningar inom flera olika anslag. De bidrag som fördelas inom anslag 7:2, ap. 2 är de bidrag som flest olika typer av ideella

kulturarvsaktörer kan ta del av. De ideella kulturarvsaktörerna är viktiga för att bevara och tillgängliggöra det gemensamma kulturarvet i hela landet och har också stor betydelse för besöksnäringen. Liksom hela kultursektorn behöver de ekonomiska grundförutsättningarna för de ideella kulturarvsaktörerna stärkas. Under pandemin har fler än vanligt visat intresse för att ta del av det lokala kulturarvet genom de ideella kulturarvsaktörernas verksamheter. Det kan vara en trend som håller i sig, vilket ställer krav på större resurser.

### 7.3.5 Långsiktiga stöd

**Förslag:** Kulturrådet ska kunna fördela fleråriga verksamhetsbidrag till det fria kulturlivet. Det innebär att regeringen och riksdagen beslutar om utökade beställningsbemyndiganden för anslag 2:2 och 4:4.

Regeringen utreder hur större ekonomisk långsiktighet kan uppnås för statliga och regionala institutioner.

Vi föreslår att Kulturrådet får bemyndigande att fatta beslut som ekonomiska åtaganden som ska infrias under senare budgetår än det pågående budgetåret. För nästföljande år (år 1) föreslår vi att bemyndigandet motsvarar 75 procent av storleken på anslagen 2:2 och 4:4. För år 2 och år 3 föreslår vi att bemyndigandet motsvarar 50 procent av anslagen (se tabell 7.1). Det skulle möjliggöra för Kulturrådet att bevilja samtliga mottagare verksamhetsbidrag i god tid innan det år som bidraget avser. Två tredjedelar av mottagarna skulle kunna beviljas treåriga verksamhetsbidrag.

Syftet med förslaget är att skapa långsiktighet för mottagare av verksamhetsbidrag inom områdena musik, scenkonst samt bild och form. Som vi beskrivit i avsnitt 3.6.3 hämmar dagens system med ettåriga bidrag både kulturlivets möjligheter att bedriva sin verksamhet på ett effektivt sätt och den konstnärliga utvecklingen. Kulturrådet har redan i dag beställningsbemyndigande för anslagen, men dessa är inte omfattande nog för att kunna skapa tillräcklig långsiktighet.

Till mycket stor del är det samma aktörer som tilldelas verksamhetsbidrag år efter år (se avsnitt 3.6.2), men trots det gör strukturen med ettåriga bidrag att mottagarna upplever en osäkerhet om sina organisationers långsiktiga ekonomiska förutsättningar.

Bemyndiganden som sträcker sig över tre år skapar en god balans mellan kultursektorns behov av långsiktighet och behovet av att kunna omfördela medel till nya aktörer. Treåriga verksamhetsbidrag skulle även skapa goda förutsättningar för Kulturrådet att göra en större översyn av ändamålsenligheten i fördelningen av bidrag mellan olika aktörer i samband med att en treårsperiod löper ut. Om det är motiverat kan de då även omfördela medel till andra aktörer.

**Tabell 7.1 Förslag till utformning av bemyndiganden för att möjliggöra långsiktiga verksamhetsbidrag till det fria kulturlivet**

	2022 (år 0)	2023 (år 1)	2024 (år 2)	2025 (år 3)	Slutår
	Bemyndigande	Infriade åtaganden	Infriade åtaganden	Infriade åtaganden	
<b>Anslag 2:2, ap. 1</b>					
Procent av anslagets storlek	175 %	75 %	50 %	50 %	2025
Summa utifrån anslagets storlek 2021 (tkr)	398 325	170 711	113 807	113 807	2025
<b>Anslag 4:4, ap. 1</b>					
Procent av anslagets storlek	175 %	75 %	50 %	50 %	2025
Summa utifrån anslagets storlek 2021 (tkr)	80 621	34 552	23 035	23 035	2025

För statliga och regionala institutioner behöver möjligheterna till mer långsiktig finansiering undersökas. För regionala institutioner kan denna fråga ingå i den utredning av kultursamverkansmodellen som vi föreslår i avsnitt 7.10.2. Behov av långsiktiga ekonomiska förutsättningar finns även för kulturaktörer som endast har regional eller kommunal finansiering. I den frågan hamnar dock inte ansvaret på statlig nivå och vi kan därför inte presentera något förslag.

## 7.4 Stärk internationellt utbyte och samverkan

**Förslag:** Stödet till internationellt utbyte och samverkan som Kulturrådet fördelar inom anslag 1:2, ap. 1 förstärks med 16 miljoner kronor från och med 2022.

Förslagets syfte är tvådelat och handlar både om att främja svenska kulturaktörers möjligheter att verka på en internationell marknad och att främja det kreativa utbytet med konst- och kulturaktörer i andra länder. Kulturrådets bidrag till internationellt utbyte och samverkan är viktigt för detta syfte och bör stärkas.

Internationellt utbyte är viktigt för att stimulera utveckling bland Sveriges kulturaktörer, och det bidrar till en större mångfald och högre kvalitet i det kulturutbud som den svenska publiken kan ta del av. För många kulturaktörer är möjligheten att vara verksamma i andra länder också en viktig del av försörjningen.

När det återigen är möjligt att resa och vara verksam utomlands, är det viktigt att de svenska kulturaktörerna har goda förutsättningar för internationellt utbyte. Pandemin har medfört en förlust av internationella kontaktytor och kan därmed ha medfört att svenska kulturaktörers möjligheter att verka på en internationell marknad har försämrats. Därför bedömer vi att en förstärkning av detta stöd är viktigt.

### **Stärk stödet till internationellt utbyte till enskilda konstnärer**

Konstnärsnämnden och Författarfonden stöttar internationellt utbyte för enskilda konstnärer genom stipendier och bidrag. Konstnärsnämnden har också internationella program och residensverksamhet inom bild och form, dans och musik. Konstnärsnämnden har även planer på att utveckla internationella program inom områdena teater och cirkus samt kartlägga behoven av ett internationellt program inom film.<sup>3</sup> Författarfonden är också villig att utveckla ett internationellt program inom litteraturområdet.<sup>4</sup>

Utvecklingen av nya internationella program och utveckling av befintliga program ryms inom ramen för de förstärkningar av anslagen för bidrag och stipendier till enskilda konstnärer som vi presenterat i avsnitt 7.3.2. Vi bedömer att de båda myndigheterna är bäst lämpade att göra avvägningen mellan stöd för internationellt utbyte och andra stipendier och bidrag till konstnärer. Vi väljer därför att inte presentera några särskilda förslag på detta område.

---

<sup>3</sup> Konstnärsnämnden 2021d.

<sup>4</sup> Sveriges författarfond 2021.

### 7.4.1 Medfinansiera projekt inom Kreativa Europa

**Förslag:** 4 miljoner kronor av förstärkningen av anslag 1:2, ap. 1 avsätts för medfinansiering av svenska kulturaktörers medverkan i projekt inom EU-programmet Kreativa Europa.

Kulturrådet får i uppdrag att utveckla formerna för ett särskilt stöd för medfinansiering inom Kreativa Europa.

Vi bedömer att en stödform som automatiskt medfinansierar projekt som beviljas stöd inom Kreativa Europa, som är EU:s ramprogram för de kulturella och kreativa sektorerna, skulle skapa bättre förutsättningar för svenska kulturaktörer att medverka i det europeiska kultursamarbetet. För Sverige är det välinvesterade pengar eftersom varje krona som staten bekostar för ett sådant stöd ger mer än en krona i EU-stöd till svenska kulturaktörer. En stödform för medfinansiering kan därmed utgöra ett betydelsefullt bidrag till internationalisering inom Sveriges kulturliv men också till återhämtningen efter covid-19-pandemin.

Stödformen kan rymmas inom förordning (2012:517) om statsbidrag till kulturella ändamål, och Kulturrådet bör få i uppdrag att utveckla formerna för stödformen så att statlig medfinansiering är möjlig att söka i samband med ansökningar inom Kreativa Europa 2022.

Under 2021 har en ny programperiod inletts inom Kreativa Europa. Budgeten för hela programperioden 2021–2027 är 2,5 miljarder euro, vilket är en ökning med 70 procent jämfört med programperioden 2014–2020. Ett av programmets delmål är att underlätta den kulturella och kreativa sektorns återhämtning, anpassning och utveckling i relation till pandemin. En tredjedel av budgeten för hela programperioden kommer att fördelas 2021–2022 i syfte att möta effekterna av pandemin.<sup>5</sup>

För att få stöd inom Kreativa Europa finns krav på att stödet från EU möts upp med annan finansiering. För europeiska samverkansprojekt varierar kravet på annan finansiering mellan 20 och 40 procent av projektets totala budget. Pandemin har medfört en ekonomisk ansträngd situation inom kultursektorn, vilken troligen kommer påverka kulturverksamheter under flera års tid. I den situationen är det svårare än vanligt för kulturverksamheter att medfinansiera

<sup>5</sup> Statens kulturråd 2021i.

projekt inom Kreativa Europa. Att sätta ihop en projektidé med flera aktörer i olika länder och ansöka om stöd innebär dessutom i sig ett omfattande arbete. Osäkerheten kring möjligheten att kunna möta kravet på medfinansiering kan göra att svenska kulturaktörer i ett tidigt skede avstår från att gå vidare med projektidéer. Mot den bakgrunden bedömer vi att ett stöd för medfinansiering är viktigt. Stödet bör omprövas inför en ny programperiod.

## 7.5 Stärk trygghetssystemen

Pandemin har visat att det finns flera hinder som försvårar konstnärernas tillgång till samhällets sociala trygghetssystem. Kulturpolitiskt är det mycket viktigt att riva dessa hinder. Trots detta presenterar vi få förslag om trygghetssystemen. Det beror på att det redan pågår arbete för att åtgärda en del av de regler som hindrar konstnärer att ta del av systemen, vilket vi beskriver i avsnitt 3.3.3. Utredningen om förenklade sjukförsäkringsregler för enskilda näringsidkare ska presentera sitt betänkande i december 2021, och de förslag som lämnades av utredningen om en ny arbetslöshetsförsäkring bereds för närvarande i Regeringskansliet.

De förslag som vi lämnar i det här avsnittet handlar om insatser för att stärka konstnärers tillgång till trygghetssystemen som inte ingår i det pågående arbetet.

### 7.5.1 Utred hur stipendier ska hanteras i trygghetssystemen

**Förslag:** Regeringen tillsätter en utredning om hur perioder med statliga stipendier kan göras överhoppningsbara så att konstnärer kan basera sin a-kassa eller sjukpenninggrundande inkomst på arbete och inkomster före stipendieperioden.

Vi bedömer att det krävs förändringar så att de konstnärer som tilldelas statliga stipendier får bättre förutsättningar att ta del av de sociala trygghetssystemen. Stipendier är viktiga för konstnärers möjligheter att fördjupa och utveckla sitt skapande men är i dagsläget inte överhoppningsbara vid beräkning av förvärvsarbete och sjukpenninggrundande inkomst (SGI). Efter en period med stipendier är det

därför svårt för konstnärer att ta del av de sociala trygghetssystemen. Frågan om stipendieperioder kan göras överhoppningsbar hanteras inte av den nu pågående utredningen *Tydligt, enkelt och förutsägbart – Företagares trygghetssystem* (dir. 2020:71) utan måste utredas och hanteras i särskild ordning.

## 7.5.2 Utveckla informationen om trygghetssystemen

**Förslag:** Försäkringskassan får i uppdrag att följa upp och vidareutveckla det arbete som myndigheten bedrev 2020 med att utveckla informationen till egenföretagare och personer som har en kombination av inkomstkällor och anställningsformer. Uppdraget gäller 2022–2023 och ska redovisas till regeringen senast den 30 november 2023.

Konstnärsnämnden får i uppdrag att bistå Försäkringskassan med sin sakkunskap om kombinatorer inom kulturområdet i detta ärende.

Många konstnärer försörjer sig genom arbete som egenföretagare eller en kombination av anställning och egenföretagande och har låga och oregelbundna inkomster. Det i sin tur leder till låga eller inga ersättningar från socialförsäkringen. Vi bedömer att de sociala trygghetssystemen behöver utvecklas så att även konstnärer och andra yrkesverksamma i kultursektorn kan få tillgång till dem. För att åstadkomma detta krävs både regelförändringar och att kunskapen om yrkesgruppernas villkor och informationsbehov ökar både på Regeringskansliet och vid berörda myndigheter.

Vi bedömer att Försäkringskassans tidigare arbete med att utveckla informationen till egenföretagare och personer som har en kombination av inkomstkällor och anställningsformer behöver följas upp i syfte att vid behov kunna vidareutveckla informationen och skapa förutsättningar för ett fördjupat lärande vid myndigheten. Syftet med det uppdrag som Försäkringskassan hade 2020 var att tydliggöra villkoren för socialförsäkringen för egenföretagare och kombinatorer. Det är viktigt att Försäkringskassan undersöker om detta syfte har uppnåtts bland tilltänkta målgrupper, däribland konstnärer, för att kunna identifiera eventuella ytterligare utvecklingsbehov.

## 7.6 Ta till vara digitaliseringens möjligheter

### 7.6.1 Digitalisera kulturarvet

**Förslag:** Regeringen avsätter 150 miljoner kronor 2022 samt 325 miljoner kronor 2023 och 2024 för en satsning på digitalisering av kulturarvet. Satsningen ska inriktas på digitalisering av samlingarna inom arkiv, bibliotek och museer.

Riksantikvarieämbetet får i uppdrag att ta fram formerna för satsningen i samverkan med Riksarkivet och Kungliga biblioteket.

Inom hela kulturarvssektorn finns behov av att tillgängliggöra en större del av samlingarna digitalt och av samlingsvårdande insatser. Vi bedömer att satsningen bör omfatta en arbetsmarknadsinsats som subventionerar anställningar inom arkiv, bibliotek och museum i syfte att digitalisera kulturarvet. För att få största möjliga effekt bör satsningen även innefatta kompetensutvecklande insatser, samordning och utveckling av gemensam infrastruktur.

Riksantikvarieämbetet bör vara huvudansvarig för formerna och genomförandet av satsningen. Detta ligger väl i linje med Riksantikvarieämbetets uppdrag och vi bedömer att myndigheten har god kompetens inom området. För att säkerställa att satsningen även anpassas till arkiv och bibliotek bör uppdraget ske i samverkan med Riksarkivet och Kungliga biblioteket.

Satsningen bör omfatta hela kulturarvssektorn – från stora statliga institutioner till små, ideella museer och enskilda arkiverksamheter. I ett inledande skede kan det dock finnas behov av att fokusera på ett urval av kulturarvsaktörer. I så fall är det viktigt att samordning och uppbyggnad av infrastruktur sker utifrån förutsättningen att även små aktörer ska ha möjlighet att ta del av de gemensamma resurser som byggs upp. För att säkerställa detta bör Riksantikvarieämbetet från början föra en dialog med en mångfald av kulturarvsaktörer.

Vi bedömer att förslaget skulle skapa flera hundra heltidsanställningar per år samtidigt som kulturarvsaktörerna bättre skulle kunna ta tillvara de möjligheter som digitaliseringen erbjuder för att göra kulturarvet mer tillgängligt för befolkningen och för andra sektorer, till exempel forskning. En renodlad arbetsmarknadssatsning skulle dock generera en ökad volym av digitaliserade samlingar i en omfattning som vi bedömer att kulturarvsaktörerna i dagsläget inte kan dra



full nytta av. Det behövs även samordning av digitaliseringsarbetet, rätt kompetens och utveckling av en gemensam infrastruktur för att digitaliseringen ska bli effektiv och möjliggöra att befolkningen kan ta del av det digitaliserade kulturarvet.

Kostnaderna för satsningen 2023 och 2024 motsvarar omfattningen av regeringens tidigare satsning Access 2006–2009, med hänsyn tagen till inflationen. Under 2022 bedömer vi att summan bör vara lägre med anledning av att satsningen då befinner sig i en uppbyggnadsfas.

### 7.6.2 Utred hur bibliotekens utlån av e-böcker kan samordnas nationellt

**Förslag:** Regeringen tillsätter en utredning som får i uppgift att ta fram formerna för en nationell samordning av bibliotekens utlån av e-böcker.

Som vi har beskrivit i avsnitt 3.4.4 och avsnitt 4.8 medför nuvarande system för bibliotekens utlån av e-böcker ekonomiska utmaningar för kommunerna och att den potential som e-böcker har för att tillgängliggöra litteratur inte tas tillvara. Vi menar därför att en utredning bör undersöka förutsättningarna och föreslå former för en nationell samordning av bibliotekens utlån av e-böcker. Olika alternativa lösningar bör utredas liksom hur de förhåller sig till de olika aktörerna inom det allmänna biblioteksväsendet. Ett möjligt alternativ kan vara en nationell plattform där alla Sveriges invånare kan låna e-böcker; ett annat alternativ kan vara en infrastruktur som nyttjas av till exempel folkbiblioteken runt om i landet. Ett förslag till hur en nationell biblioteksplattform kan utformas finns i rapporten *Biblioteket i skyn* som togs fram inom ramen för Kungliga bibliotekets arbete med den nationella biblioteksstrategin.<sup>6</sup>

Utredningen bör också bedöma om den ökade utlåningen av e-böcker medför ett behov av nya konstnärspolitiska insatser för författare, översättare, tecknare och illustratörer, och i så fall föreslå hur sådana insatser kan utformas.

Målet för utredningen bör vara dels att ta fram ett förslag som möjliggör en jämlik tillgång till digitala medier i hela Sverige, dels att säkerställa ekonomisk hållbarhet i hela systemet – från upphovs-

<sup>6</sup> Kungliga biblioteket 2019b.

personer och förlag till biblioteken och deras huvudmän. Utredningen bör bedrivas i nära samråd med aktörer inom biblioteks- och litteraturområdet.

Det är särskilt angeläget att utredningen beaktar behoven hos bibliotekens prioriterade målgrupper barn och ungdomar, personer med funktionsnedsättning, nationella minoriteter och personer med annat modersmål än svenska. För några av de prioriterade målgrupperna finns redan nationella digitala bibliotekstjänster och i sitt budgetunderlag äskar Kungliga biblioteket medel för att säkra en långsiktig drift av dessa.<sup>7</sup> Vi bedömer att ekonomiska satsningar på befintliga nationella tjänster kan ske utan att invänta den föreslagna utredningens slutsatser.

### 7.6.3 Analysera konsekvenser och behov kopplade till ny upphovsrättslagstiftning

**Förslag:** Konstnärsnämnden får i uppdrag att löpande bevaka och analysera vilka konsekvenser implementeringen av EU:s upphovsrättsdirektiv (det så kallade DSM-direktivet) får för konstnärers möjligheter att verka i det digitala landskapet. Uppdraget ska redovisas till regeringen i Konstnärsnämndens årsredovisning.

Patent- och registreringsverket (PRV) ska bistå Konstnärsnämnden i uppdragets genomförande.

EU:s så kallade DSM-direktiv (*Digital Single Market*) syftar till att underlätta en gemensam inre marknad för digital användning av upphovsrättsligt skyddat material. Direktivet implementeras i skrivande stund i svensk lagstiftning och kommer att få en stor betydelse för förutsättningarna att försörja sig som konstnär och för upphovsrättsfrågornas utveckling inom ramen för den digitala marknaden.

Konstnärsnämnden har under 2021 haft ett uppdrag att kartlägga digitaliseringens konsekvenser för konstnärer och analysera konstnärernas förutsättningar att verka i det nya digitala landskapet. I uppdraget har ingått att undersöka olika sätt att stödja konstnärers möjlighet att utifrån gällande rätt, verka i den digitala miljön och att där nyttja, tillvarata och säkerställa rättigheterna till sina verk. Den kommande nya upphovsrättslagstiftningen motiverar att Konstnärsnämnden

<sup>7</sup> Kungliga biblioteket 2021c.

dens uppdrag inom området förlängs. I det förlängda uppdraget bör ingå att undersöka och definiera konstnärernas behov av stöd för att verka i den digitala miljön samt nyttja, tillvarata och säkerställa rättigheterna till sina verk. Konstnärsnämnden ska även delta i utvecklingen av kompetenshöjande insatser om upphovsrätt med utgångspunkt i den analys av konstnärernas stödbehov som ingår i uppdraget (se förslag 7.6.4).

Beställarna av kultur har motsvarande behov som konstnärerna vad gäller kunskap om upphovsrättsliga frågor. Vi bedömer att beställarsidans branschorganisationer kan genomföra analysen av de konsekvenser som en ny upphovsrätt får för deras medlemmar. I avsnitt 7.6.5 föreslår vi ett statligt stöd som bland annat bör kunna användas för detta ändamål.

#### 7.6.4 Kompetenshöjande insatser om upphovsrätt

**Förslag:** Kunskapen om upphovsrätt ska stärkas genom att Patent- och registreringsverket (PRV) får i uppdrag att

- i samverkan med Konstnärsnämnden utveckla kompetenshöjande insatser samt ta fram samlad information om upphovsrätten för myndigheter, kulturinstitutioner och andra aktörer
- i samverkan med Konstnärsnämnden utveckla profilerad branschinformation till PRV:s webbplats för avgränsade målgrupper och branscher
- i samverkan med Konstnärsnämnden och Tillväxtverket samordna sin vägledande information vad gäller upphovsrättsliga frågor till verksamma inom kulturområdet.

Uppdragen ska redovisas till regeringen (Kulturdepartementet) senast den 31 december 2022.

Vi bedömer att det behövs mer kunskap om upphovsrätt och ersättning bland kulturinstitutioner, myndigheter och andra marknadsaktörer samt bland konstnärer (se kapitel 3). Etablerad praxis och

bristande kunskap om upphovsrätten är i dagsläget en utmaning för kulturområdets olika branscher.

Vi bedömer också att behovet av kompetenshöjande insatser vad gäller upphovsrätt kommer öka ytterligare i och med implementeringen av EU:s upphovsrättsdirektiv i svensk lagstiftning. Vi föreslår därför att Patent- och registreringsverket (PRV) i samverkan med Konstnärsnämnden uppdras att utveckla kompetenshöjande insatser och ta fram samlad information om den nya upphovsrätten med utgångspunkt i de stödbehov som dessa myndigheter identifierar inom ramen för förslaget i avsnitt 7.6.3. De kompetenshöjande insatserna bör ske i samverkan mellan myndigheter och konstnärernas organisationer och rikta sig till konstnärer, olika marknadsaktörer och beslutsfattare.

Vi bedömer att den befintliga infrastrukturen vad gäller vägledande information på det digitala området är ändamålsenlig, men den behöver stärkas och samordnas bättre. Detta gäller särskilt webbaserade tjänster som till exempel *Konstnärsguiden* (Konstnärsnämnden), *Verksamamt.se* (Tillväxtverket) samt PRV:s informationsportal. I sin utåtriktade information om upphovsrätten bör dessa myndigheter hänvisa till de organisationer som arbetar med att ge stöd i upphovsrättsliga frågor inom kulturområdet och på så sätt stärka den samordnade informationsstrukturen.

### 7.6.5 Stärk rådgivningen om upphovsrätt

**Förslag:** Konstnärernas upphovsorganisationer och yrkesförbund ska kunna beviljas statliga medel i syfte att utvidga och stärka den egna kunskapsuppbyggnaden och rådgivningen när det gäller upphovsrätt. Motsvarande gäller för beställarsidans branschorganisationer. Vi föreslår att 5 miljoner kronor avsätts för ändamålet från och med 2022 och att Kulturdepartementet utreder hur detta kan genomföras.

Digitaliseringen har ökat både konstnärers och beställarorganisationers behov av rådgivning och information i frågor om upphovsrätt (se avsnitt 3.5). Kulturområdets upphovsrätts- och yrkesorganisationer ger i många fall stöd även till icke medlemmar, till exempel med att granska avtal. Organisationernas information och rådgivning finansieras i första hand med hjälp av medlemsavgifter eller

administrationsavdrag från kollektiva medel. Resurserna växer dock inte i takt med behovet. Det behövs därför statlig finansiering som möjliggör för konstnärernas organisationer att utvidga och stärka sin egen rådgivning. Detsamma gäller för de branschorganisationer som ger stöd till beställarorganisationerna, det vill säga arrangörer, kulturinstitutioner med flera.

Från andra områden finns goda erfarenheter när det gäller parts-gemensam kunskapsuppbyggnad, exempelvis inom arbetsmiljöområdet, och det bör uppmuntras att konstnärernas och beställarnas organisationer arbetar tillsammans med upphovsrättsfrågorna. Det är dock oklart hur ett sådant stöd kan fördelas inom ramen för den statliga kulturpolitiken och frågan bör därför utredas av Kulturdepartementet. Insatsen bör också samordnas med andra kompetenshöjande åtgärder vad gäller upphovsrätt inom kulturområdet.

### 7.6.6 Följ kulturlivets förutsättningar att producera och tillgängliggöra kultur digitalt

**Förslag:** Kulturdepartementet håller sig informerat om utvecklingen av kulturinstitutioners och andra kulturaktörers ekonomiska förutsättningar att tillgängliggöra kultur digitalt, bland annat med hänsyn till upphovsrättsliga kostnader. Syftet är att ta fram underlag som möjliggör att regeringens eventuella framtida satsningar på digitalt tillgängliggjord kultur blir ändamålsenliga och ekonomiskt hållbara.

Det digitala språng som kultursektorn tagit under pandemin innebär en möjlighet att nå ut till publiken på nya sätt och genom andra kanaler. Efter den omfattande digitala verksamhet som bedrivits under pandemin finns också en förväntan på att kulturaktörer ska fortsätta tillgängliggöra kultur digitalt. För att detta ska kunna ske krävs dock ekonomiska förstärkningar, vilket vi beskriver i avsnitt 3.4.

Via Kulturdepartementet och Kulturrådet bör regeringen hålla sig informerad om statliga, regionala och kommunala kulturinstitutioners och andra kulturaktörers förutsättningar att tillgängliggöra kultur digitalt. Vi bedömer att kulturverksamheternas anslag behöver förstärkas om det ställs krav på att deras digitala verksamhet ska fortsätta efter pandemin, för att förhindra att den digitala kulturen

utvecklas på bekostnad av den analoga kulturen och konstnärernas upphovsrättsliga villkor. I dagsläget är det dock svårt att beräkna hur stor ökning av anslagen som behövs eftersom storleken påverkas dels av förhandlingar om upphovsrättsliga avtal mellan institutioner och upphovspersoner som pågår i skrivande stund, dels av ambitionsnivån för den digitala verksamheten. Inför framtida satsningar på digital kultur krävs därför en dialog om kostnaderna utifrån de erfarenheter som nu görs.

## 7.7 Förbättra förutsättningarna för kulturella och kreativa näringar

### 7.7.1 Inför ett produktionsincitament för film och tv i Sverige

**Förslag:** Regeringen bör införa ett incitament för produktioner av film och tv i Sverige i syfte att stärka produktionen efter pandemin och skapa mer långsiktigt hållbara ekonomiska förutsättningar för branschen.

Vi bedömer att det behöver skapas incitament för att produktioner av film och tv förläggs i Sverige i stället för i andra länder där sådana incitament finns.

Produktionsincitamentet innebär att staten i efterhand betalar ut minst 25 procent av de utgifter som uppkommer i samband med en inspelning i Sverige. Staten bör avsätta 300 miljoner kronor årligen för ändamålet. En liknande lösning har införts i flera andra europeiska länder och den föreslagna nivån ligger i nivå med grannländerna Norge och Finland. Den myndighet som ges ansvaret för incitamentet bör regelbundet säkerställa att incitamentet utformas för att ge avsedda positiva samhällsekonomiska effekter och att relevanta villkor sätts upp.

Produktionsincitamentet innebär en långsiktig investering i svensk filmproduktion och är en viktig återstartssatsning efter pandemin för svensk film- och tv-sektor vars ekosystem och arbetstillfällen är beroende av den film och tv som produceras. Filmpolitiskt finns stora vinster av att fler filmproduktioner förläggs i Sverige, vilket vi beskriver i avsnitt 3.2.6. Det har även flera positiva effekter för regional tillväxt och är ett sätt för kultur att i större utsträckning prägla samhällets utveckling (se avsnitt 8.1.2).

### 7.7.2 Fördela exportstöd

**Förslag:** Kulturrådet får i uppdrag att i samverkan med Tillväxtverket fördela exportstöd till mellanledet inom områdena litteratur, dramatik, scenkonst, bild- och formkonst och musik. Fördelningen av bidrag ska göras av Kulturrådet som har expertkunskap om kultursektorns aktörer. Kulturrådet tillförs 5 miljoner kronor årligen från och med 2022 för detta ändamål.

Vi bedömer att ett riktat bidrag för de företag som fungerar som mellanled och mäklare mellan internationella marknader och svenska aktörer inom litteratur, dramatik, scenkonst, bild- och formkonst och musik kommer främja internationell konkurrenskraft och kulturexport. Det handlar exempelvis om agenter, gallerier, musikbolag och förlag. Stöd bör även kunna fördelas till organisationer som främjar mellanledets närvaro på internationella arenor.

Syftet med bidraget är att mellanledsföretagen ska ges bättre förutsättningar att stödja exporten av de varor och tjänster som produceras inom kultursektorn. Målet är att stärka konstnärlig utveckling och internationell konkurrenskraft.

Förslaget är en fortsättning på Tillväxtverkets och Kulturrådets pilotprojekt 2016–2018 *Internationalisering av mellanledet för kulturexport*. Pilotprojektet syftade till att stärka konstnärlig utveckling och internationell konkurrenskraft, och det utvärderades med positiva resultat. Projektet ledde till strategier för internationalisering av en rad kulturområden och flera stödmottagare fick chansen att besöka mässor och knyta kontakter inför framtiden.

Internationella kontakter kan i många fall vara avgörande för utvecklingen av karriärer för musiker, författare, bildkonstnärer med flera. I flera fall blev effekten av Tillväxtverkets och Kulturrådets pilotprojekt både försäljning av böcker, föreställningar och konst samt att mässor, utställningar och shower i Sverige besöktes av internationella uppköpare. Därmed bidrog projektet till att fler än bara bidragstagarna gagnades. Vårt förslag främjar på så sätt indirekt de nationella arenorna för internationellt och interkulturellt utbyte.

### 7.7.3 Utveckla och samordna politiken för kulturella och kreativa näringar

**Förslag:** Vi föreslår att regeringen etablerar ett kontor för kulturella och kreativa näringar (KKN) på Regeringskansliet. KKN-kontoret ska samla representanter från olika departement och ha uppgifterna att

- föra en dialog med de departement vars verksamhet påverkar förutsättningarna för KKN i syfte att styrningen av myndigheter och framtida satsningar ska utformas med kunskap om KKN:s förutsättningar
- utforma en nationell strategi för KKN-sektorn baserad på relevant statistik och analys
- samordna KKN-satsningar med satsningar på regional utveckling och besöksnäring
- stödja KKN-sektorn genom tydligare samarbete med högre utbildning och forskning
- inkludera KKN i innovations- och digitaliseringssatsningar
- följa och stödja i de frågor om immaterialrätt som påverkar KKN-sektorn
- stödja Team Sweden i exportfrämjandet av den svenska KKN-sektorn.

KKN-kontoret tillförs 1,5 miljoner kronor årligen från 2022 för detta ändamål.

Vi bedömer att det behövs en utökad samverkan och lärande om kulturella och kreativa näringar (KKN) mellan olika politikområden. Vi föreslår därför att ett KKN-kontor etableras på Regeringskansliet med uppdrag att samordna arbetet med frågor som berör KKN på Regeringskansliet. KKN-kontoret ska vara en länk mellan KKN och regeringens arbete.

Syftet med KKN-kontoret är dels att främja kunskapsutveckling och innovation inom KKN, dels att förbättra förutsättningarna för KKN-företag att både verka i Sverige och utomlands. Konstruk-



tionen med ett KKN-kontor förhindrar stuprör mellan departement och minskar risken för att viktiga frågor nedprioriteras på grund av att de inte tillhör ett visst politikområde.

KKN-kontoret föreslås fysiskt placeras på Näringsdepartementet med representanter från Kulturdepartementet och Utbildningsdepartementet som ständiga medarbetare. Medarbetarna behåller sina anställningar på respektive departement och arbetar cirka halvtid för kontoret. Till kontoret knyts kontaktpersoner från Justitiedepartementet, Infrastrukturdepartementet, Utrikesdepartementet, Socialdepartementet och Arbetsmarknadsdepartementet. Till kontoret knyts även ett samverkansråd med representanter från KKN-sektorn, myndigheter, regioner och näringsliv. En samordnare och chef för KKN-kontoret rekryteras. Vi föreslår att 1,5 miljoner avsätts årligen för kostnader kopplade till chefslön och de insatser som kontoret kommer arbeta med. Förebilden för KKN-kontoret är det life science-kontor som upprättades vid Näringsdepartementet 2017.

## En nationell KKN-strategi

I skrivande stund är en färdplan för KKN under utarbetande vid Regeringskansliet. När den är framtagen måste den förädlas i form av en strategi. KKN-kontorets första uppgift blir därför att i dialog med aktörer som representerar de kulturella och kreativa näringarna ta fram en nationell strategi för KKN. Syftet med den nationella strategin är att långsiktigt stärka Sverige som KKN-nation. Regeringens KKN-strategi ska vända sig till de aktörer som har mandat och möjlighet att förändra förutsättningarna för svensk KKN-sektor och den ska vara ett ramverk med tydliga prioriteringar och mål samt områden som behöver utvecklas för att målen ska nås (se avsnitt 5.3). Några utvecklingsområden som bör ingå i strategin är

- samverkan mellan offentliga och privata aktörer
- statistik och analys om KKN
- utbildning, kompetensförsörjning och talangutveckling
- samordning och helhetsgrepp kring internationella frågor, till exempel export, konkurrenskraft, konstnärliga utbyten och bistånd.

I utvecklingsområdet utbildning, kompetensförsörjning och talangutveckling ingår att se över utbildningstrappan inom kulturområdet och hur fler talanger ska kunna överbrygga gapet mellan kulturskolan och konstnärliga högskoleutbildningar.

Vidare bör filmproduktionsincitament och exportstödet för KKN som föreslås i avsnitt 7.7.1 och 7.7.2 ingå i strategin. Det finns dock goda skäl att lansera dessa insatser redan innan strategin tagits fram, inte minst för att de ska kunna ha positiv effekt för återstarten av kultursektorn.

### **Samordna KKN-satsningar med regional utveckling och besöksnäring**

En stor del av regionerna har fristående KKN-strategier eller regionala utvecklingsstrategier där KKN-frågor är integrerade. Dessa strategier har tagits fram för lokala förhållanden och skiljer sig åt beroende på vilka delar av KKN-sektorn som är aktuella i regionen. Därutöver finns planer för besöksnäringen som också kan se olika ut från region till region. Kontoret har möjlighet att identifiera var det finns behov av samordning och stöd.

### **Stödja KKN-sektorn genom tydligare samarbete med högre utbildning och forskning**

Utvecklingen av KKN är beroende av att det skapas kunskap om sektorn och dess bidrag till olika delar av samhället. Därutöver är sektorn beroende av att det utbildas personer med relevant kompetens som kan bidra till utveckling. Det är därför viktigt att KKN-kontoret följer forskningspolitikens inriktning och frågor kopplade till högre utbildning och yrkesutbildning, så att KKN:s intressen beaktas. Det behövs till exempel forskning om hur den digitala marknaden påverkar konstnärers villkor.

### **Inkludera KKN i innovations- och digitaliserings-satsningar**

Pandemin har tvingat många inom KKN att lära sig mer om digital produktion och distribution. Strukturomvandlingen har snabbats på

inom flera delområden, bland annat film, tv, bokförlag, scenkonst och musik. Det har i många fall inneburit betydande kostnader och oklara betalningsmodeller, inte minst för upphovspersoner. Konstnärer och kulturverksamheter skulle behöva komma in tidigt i innovationsprocesser där digitala tjänster utvecklas. Traditionellt har dock KKN-sektorn haft svårt att komma in i innovationsmiljöer.

KKN-kontoret kan främja att den innovation som skapas inom KKN tillvaratas genom att vara ett stöd till myndigheter som Vinnova och andra aktörer som är viktiga för innovationspolitiken.

### Följa och stödja i frågor om immaterialrätt och exportfrämjande

Ett av KKN-kontorets uppdrag är att följa och ge stöd i de frågor om immaterialrätt som påverkar KKN. Utmaningarna vad gäller immaterialrätt skiftar dock mellan KKN:s olika branscher, vilket gör att behoven av samordning kring varumärkesskydd med mera ser olika ut. Det gäller också behovet av utbildning när det gäller immateriella rättigheter. KKN-kontoret ska följa och ge stöd i frågor om immaterialrätt som påverkar KKN.

En viktig del av Sveriges arbete för att främja export inom KKN är nätverket Team Sweden KKN (se avsnitt 5.3.4). KKN-kontoret kommer att fungera som samarbetspartner till Team Sweden KKN.

#### 7.7.4 Utveckla statistik och analys

**Förslag:** Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) och Myndigheten för kulturanalys ges i uppdrag att utveckla och tillgängliggöra statistik och analys för de kulturella och kreativa näringarna (KKN). Tillväxtanalys uppdras att utveckla och tillgängliggöra statistik medan Myndigheten för kulturanalys uppdras att med utgångspunkt i statistiken genomföra fördjupade analyser av KKN:s olika delbranscher.

Myndigheten för kulturanalys uppdrag ska genomföras i samverkan med Tillväxtanalys och båda uppdragen ska genomföras i samråd med Konstnärsnämnden, Kulturrådet, Tillväxtverket, Statistiska centralbyrån och branschföreträdare. Tillväxtanalys och Myndigheten för kulturanalys tillförs 1 miljon kronor vardera årligen från och med 2022 för den löpande verksamheten.

Beslutsfattare behöver statistik och analys som underlag för att kunna fatta ändamålsenliga beslut. I dagsläget saknas dock aktuell statistik och analys för KKN. Tillväxtanalys får därför i uppdrag att utveckla och tillgängliggöra statistik om KKN. Arbetet ska ske med utgångspunkt i de utvecklingsbehov som vi redogör för i avsnitt 5.3.5. Vi bedömer att det är angeläget att denna del av uppdraget genomförs av en näringsmyndighet i syfte att öka kunskapen om KKN inom näringspolitiken. Tillväxtanalys har till exempel uppgifter om hur fördelningen av näringspolitiska stöd ser ut för olika branscher och det är viktigt att undersöka hur KKN faller ut i det sammanhanget.

Samtidigt är det viktigt att kunskapen om KKN:s förutsättningar och behov ökar även inom kulturpolitiken. Betydelsen av samverkan och dialog mellan politikområden har tydliggjorts under pandemin och vi bedömer att analysen inom området kan främjas av ett samarbete och delat uppdrag mellan Tillväxtanalys och Myndigheten för kulturanalys när det gäller att utveckla kunskap om KKN. Därför föreslår vi att Myndigheten för kulturanalys får i uppdrag att utifrån den statistik som Tillväxtanalys tar fram genomföra branschspecifika analyser (KKN består av flera olika branscher) som exempelvis kan undersöka hinder för tillgång till näringspolitiska stöd, finansieringsbehov, hur de olika branschernas ekonomiska bidrag till andra branscher ser ut och branschernas kompetensförsörjningsbehov.

### 7.7.5 Förbättra tillgång till innovationsstöd

**Förslag:** Regeringen ger Vinnova i uppdrag att ta fram förslag på hur den innovation som skapas inom de kulturella och kreativa näringarna (KKN) på ett bättre sätt kan inkluderas och stödjas inom de områden som Vinnova arbetar med. Uppdraget ska genomföras i samverkan med Filminstitutet, Konstnärsnämnden, Kulturrådet, Riksantikvarieämbetet, Tillväxtverket och andra berörda parter.

Uppdraget ska redovisas till regeringen senast den 31 december 2022.

Vi bedömer att kunskapen om hur näringspolitiska aktörer kan stödja innovation inom KKN behöver öka. Vi föreslår att regeringen ger Vinnova i uppdrag att ta fram förslag på hur den innovation som

skapas inom KKN kan stödjas inom ramen för myndighetens verksamhet. De nya produkter, tjänster och metoder som utvecklas inom KKN har potential att bidra till flera av de områden som Vinnova arbetar med, till exempel hållbar samhällsbyggnad, digital omställning, ekosystem för innovativa företag, kompetensförsörjning, offentlig sektor och civilsamhälle samt andra framtidsområden.

Syftet med uppdraget är att den innovationskraft som finns inom KKN tas tillvara och kan få stöd inom innovationspolitiken. Uppdraget handlar både om att undersöka hur KKN:s enskilda näringsidkare kan få tillgång till innovationsstöd och om att undersöka vilken typ av innovation som genereras inom KKN och hur den kan komma in i de områden som Vinnova arbetar med. Som en del av uppdraget bör Vinnova också utreda vilka andra av myndighetens insatsformer som kan stödja innovation inom KKN och hur dessa insatsformer eventuellt behöver utvecklas utifrån dessa närings specifika behov och förutsättningar.

Uppdraget ska redovisas till regeringen senast 31 december 2022 och genomföras i samverkan med Filminstitutet, Konstnärsnämnden, Kulturrådet, Riksantikvarieämbetet och andra berörda parter.

## 7.8 Stärk kulturskolan och kultur i skolan

### 7.8.1 Förbättra kulturskolornas möjligheter till långsiktigt utvecklingsarbete

**Förslag:** Kulturrådets utvecklingsbidrag till kommunal kulturskoleverksamhet förstärks permanent så att det från och med 2023 uppgår till 200 miljoner kronor om året.

Förslaget innebär att Kulturrådets utvecklingsbidrag till kommunal kulturskoleverksamhet inrättas permanent och att det uppgår till samma summa som avsatts för 2021, det vill säga 200 miljoner kronor om året. Att inrätta ett permanent statligt stöd förbättrar kulturskolornas möjlighet att använda pengarna för långsiktig utveckling. Kulturskolorna kan introducera barn och unga till konstnärligt utövande och skapande kultur, ge dem möjligheter att utvecklas och bidra till utvecklingen av framtidens konstnärer. Givet snedrekryteringen till konstnärliga utbildningar och yrken är det angeläget att

arbetet med att inkludera fler barn och unga i kulturskolans verksamhet kan fortsätta. På längre sikt kan det även påverka representationen bland konstnärerna. De projektmedel som Kulturrådet har delat ut sedan 2016 har stärkt kulturskolornas arbete med att bredda deltagandet i sin verksamhet (se avsnitt 4.9.1). Vi föreslår därför att pengarna även fortsatt fördelas som tidsbegränsade bidrag och med samma syften som i dag.

### 7.8.2 Utred behov av ytterligare insatser för kulturskolan

**Förslag:** Regeringen tillsätter en utredning med uppdraget att analysera om det behövs ytterligare insatser för att främja en jämlik tillgång till kulturskoleverksamhet i hela landet. Utredningen bör särskilt undersöka lämpligheten i att införa en kulturskolelag alternativt en regional samordnande funktion för kulturskolor.

Enligt de kulturpolitiska målen ska alla ha möjlighet att delta i kulturlivet, och kulturpolitiken ska särskilt uppmärksamma barns och ungas rätt till kultur. Kulturskolan spelar en central roll i det sammanhanget. Men kulturskolorna har drabbats hårt av pandemin och kommunerna står därtill inför svåra ekonomiska utmaningar.

Det är viktigt att säkra barns och ungas möjlighet att delta i kulturlivet och en kulturskolelag skulle vara ett kraftigt verktyg för att uppnå detta. Men en kulturskolelag är också förknippad med flera utmaningar. I sitt betänkande från 2016 bedömde Kulturskoleutredningen att en reglering i lag vore mest effektivt för att tydliggöra det nationella intresset av kulturskoleverksamhet. På grund av den så kallade finansieringsprincipen bedömde utredningen dock att detta inte var genomförbart. I den efterföljande propositionen bedömde regeringen att det är viktigt att kulturskolan fortsätter vara kommunal och frivillig (se vidare avsnitt 4.9.2).

Vi menar att en ny utredning bör analysera hur en lag skulle kunna utformas för att ta hänsyn till kommunernas olika förutsättningar samt vilka konsekvenser en lag kan få för finansieringen av annan kulturverksamhet.

En alternativ statlig insats som skulle kunna få positiva effekter är att införa en regional samordnande funktion för de kommunala

kulturskolorna. Regeringen har tidigare valt bort en sådan insats med motiveringen att pengar inte bör öronmärkas inom ramen för kultursamverkansmodellen. En sådan insats behöver dock inte nödvändigtvis innebära öronmärkning av medel. Utredningen bör därför undersöka hur regionala samordnande funktioner kan utvecklas i dialog med regioner och kommuner utan att det påverkar regionernas utrymme att göra egna prioriteringar. Utredningen bör även beräkna vilka kostnader för staten som det skulle innebära att inrätta regionala samordnande funktioner.

### 7.8.3 Främja förutsättningarna för kultur i skolan

**Förslag:** Skolverket får i uppdrag att främja samarbete mellan skolväsendet och kulturaktörer i syfte att uppnå skolans mål. Uppdraget bör genomföras i samråd med Kulturrådet och Riksantikvarieämbetet.

Vi bedömer att det finns behov av att stärka kunskapen om och förståelsen för den resurs som kulturlivet kan utgöra för skolan. Det handlar både om hur inslag med kulturaktörer i skolan kan ge eleverna en god grund för ett aktivt deltagande i samhällslivet och hur kulturinslag kan bidra till måluppfyllelse i enskilda ämnen. Skolor kan också behöva stöd i hur utbytet mellan dem och kulturen kan stärkas. Arbetet med att ta fram ett sådant kunskapsmaterial och stöd sker bäst inom utbildningspolitikens eget område. Vi bedömer därför att Skolverket är en lämplig part för att främja samarbete mellan skolväsendet och kulturaktörer, inklusive kulturskolor. Uppdragets målgrupp bör omfatta grundskolan och motsvarande skolformer, gymnasieskolan och gymnasiesärskolan samt fritidshemmet. Förutom samråd med Kulturrådet och Riksantikvarieämbetet kan det även behövas dialog med andra parter när uppdraget genomförs, till exempel med Sveriges Kommuner och Regioner. Uppdraget bör omfatta, men inte vara avgränsat till, det utbyte som sker inom ramen för bidraget Skapande skola.

I propositionerna *Tid för kultur* och *Kulturarvsolitik* skriver regeringen att ett samarbete mellan kulturaktörer och skolan bidrar

till att uppnå skolans kunskapsmål.<sup>8</sup> I läroplanen för grundskolan står dessutom att skolan ska ansvara för att varje elev efter genomgången grundskola kan använda och ta del av många olika uttrycksformer, till exempel språk, bild, musik, drama och dans samt har utvecklat kännedom om samhällets kulturutbud.<sup>9</sup>

Ur kulturpolitisk synvinkel är kultur i skolan viktig, eftersom skolan är en av få plattformar där kulturverksamheter kan nå alla barn och ungdomar, oavsett hemförhållanden.

Offentliga insatser för kultur i skolan behöver vara anpassade både efter skolans förutsättningar och efter kultursektorns förutsättningar. Arbetet med att stärka utbytet mellan kulturen och skolan bedrivs i dag främst inom kulturpolitikens område. På statlig nivå bland annat genom Skapande skola. Samtidigt framstår det som att många av hindren för utbyte och samverkan mellan kulturaktörer och skolan till stor del finns inom skolorna. Det handlar om brist på tid och resurser och i en del skolor prioriteras inte samarbete med kulturaktörer eftersom skolan inte ser någon tydlig koppling till kunskapsmålen (se avsnitt 5.4.1). Vår bild är att det inom kulturområdet finns en utbredd uppfattning att kulturverksamhet i skolan är viktig. Vårt förslag kan bidra till att denna uppfattning stärks även inom utbildningsområdet.

## 7.9 Bredda deltagandet och minska snedrekryteringen i kulturlivet

Vår analys har visat på behovet av att bredda deltagandet i kulturlivet och minska snedrekryteringen till konstnärliga högskolor, konstnärsyrket och andra yrken i kultursektorn. I våra förslag om återstarts- och utvecklingsstöd (avsnitt 7.2.2) föreslår vi att dessa medel bland annat ska kunna användas till att initiera insatser för att bredda deltagandet och riva hinder som bidrar till snedrekrytering i kulturlivet. I det här avsnittet lämnar vi två ytterligare förslag för att främja breddat deltagande och motverka snedrekrytering i kulturlivet.

---

<sup>8</sup> Prop. 2009/10:3, s. 69–70; prop. 2016/17:116, s. 78–79.

<sup>9</sup> Statens skolverk 2019.



### 7.9.1 Analysera och kartlägg orsaker till ojämlikt deltagande

**Förslag:** Myndigheten för kulturanalys får i uppdrag att analysera och kartlägga hinder för jämlikt deltagande i kulturlivet.

Som vi beskrivit i kapitel 4 visar undersökningar att kulturlivets utbud inte når ut till befolkningen på ett jämlikt sätt och att kulturpolitikens delaktighetsmål därmed inte är uppfyllt. Det finns behov av insatser för att bredda deltagandet i kulturlivet men det saknas i dag en samlad kunskap om hur sådana insatser bör utformas. Det finns visserligen en del kunskap om varför kulturlivet inte når ut på samma sätt till alla invånare, men kunskapen är utspridd och det saknas en helhetsbild.

Vi bedömer därför att det finns behov av att både sammanställa den kunskap som finns och vid behov ta fram ny kunskap om hur hindren för deltagande ser ut. Vi föreslår att Myndigheten för kulturanalys får i uppgift att analysera och kartlägga detta.

Analysen bör fokusera på att identifiera vilka bakomliggande faktorer som gör att individer inte tar del av kultur. Således bör analysen utgå från medborgarperspektivet. Arbetet kan exempelvis genomföras i form av forsknings-sammanställningar och egna undersökningar riktade mot befolkningen.

I uppdraget bör även ingå att Myndigheten för kulturanalys ska ge förslag på åtgärder som kan bidra till att delaktighetsmålet uppnås.

### 7.9.2 Praktiskt lärande för breddat deltagande och mot snedrekrytering

**Förslag:** Kulturrådet får i uppdrag att organisera och genomföra ett eller flera arbetsseminarier i syfte att främja arbetet med breddat deltagande och mot snedrekrytering i det offentligt finansierade kulturlivet. Uppdraget ska genomföras 2022–2023. Kulturrådet tillförs 1 miljon kronor för uppdragets genomförande.

Dessa arbetsseminarier ska bidra till praktiskt lärande och erfarenhetsutbyte mellan kulturverksamheter, och ambitionen med uppdraget bör vara att skapa förutsättningar för nätverk och för etableringen av ett mer långsiktigt erfarenhetsutbyte mellan kulturaktörer.

Olika aktörer har olika erfarenheter av arbete dels med breddat deltagande, dels mot snedrekrytering att dela med sig av. Formatet arbetsseminarier skapar förutsättningar för att många aktörer får komma till tals och för att nya kontaktytor och samarbeten kan skapas.

I avsnitt 7.2.2 föreslår vi att återstarts- och utvecklingsstöd som riktas mot kultursektorn bland annat ska kunna användas för att initiera insatser för att bredda deltagandet och riva hinder som bidrar till snedrekrytering i kulturlivet. Arbetsseminarierna kan både inspirera och stödja genomförandet av sådana utvecklingsprojekt. Kulturrådet kan med fördel samordna arbetet med arbetsseminarierna med arbetet med att fördela återstarts- och utvecklingsstöd.

Pandemin har inneburit att kontaktvägarna mellan kulturverksamheter och invånarna har förändrats och i viss mån försvunnit. Som vi har beskrivit i avsnitt 4.5 finns en risk att det bidrar till ökade skillnader i kulturdeltagande mellan olika grupper i befolkningen. Vi tror att det arbete som många kulturaktörer har ägnat åt att bredda deltagandet i kulturlivet kan behöva börja om från ruta ett.

Även arbetet mot snedrekrytering i kultursektorn kan ha påverkats som en följd av pandemin. Det kan handla om att färre personer vågar söka sig till sektorn, kanske företrädesvis de med privata skyddsnät i form av föräldrar eller partners (se avsnitt 4.3.1). Det kan också handla om att arbetsgivarna i ljuset av det osäkra läget under och efter pandemin väljer att satsa på välkända och etablerade konstnärer, vilket skulle befästa snedrekryteringen.

Det finns aktörer som har utvecklat metoder för att arbeta mot snedrekrytering och nå ut bredare med sin verksamhet. För att fler ska kunna inspireras av och dra nytta av metoder som har gett goda resultat behövs ett forum för kunskapsutbyte och lärande mellan kulturverksamheter om exempelvis metoder för inkludering, breddat deltagande och rekrytering, publikarbete och kommunikation.

Kulturrådet har redan ett uppdrag att vara ett nav för erfarenhetsutbyte gällande breddat professionellt deltagande i kultursektorn. Vårt förslag bör ses som en vidareutveckling och en tillfällig förstärkning av det uppdraget.

## 7.10 Utveckla kulturpolitikens inriktning

### 7.10.1 Färdplan för den svenska filmpolitiken

**Förslag:** Regeringen bör ta fram en färdplan för filmpolitiken som tar avstamp i de förändringar som pågår inom filmområdet.

Vi föreslår att regeringen tar fram en färdplan för filmpolitiken som tar avstamp i de utmaningar och möjligheter som uppkommit med anledning av pågående förändringar inom filmområdet, i synnerhet den digitala omställningen vilken accelererat under pandemin. Syftet med färdplanen är att stärka förutsättningarna för att visionen för den nationella filmpolitiken och målen inom film- och kulturpolitiken ska uppnås.

Ett antal år efter omställningen av den nationella filmpolitiken, när staten lämnade den tidigare avtalsmodellen, är det angeläget att regeringen säkerställer att både filmpolitikens utformning och formerna för finansiering är anpassade efter utvecklingen inom filmområdet och omfattar nya aktörer och plattformar.

Staten och filmsektorns aktörer är ömsesidigt beroende av varandra för en kraftfull och vital filmbransch, och färdplanen bör lägga fram vägen för filmpolitiken framöver, med uppdaterade former för filmpolitikens utformning och finansiering samt för samspelet mellan olika aktörer.

Färdplanen bör bland annat behandla syfte och mål för stödformer och den digitala visnings- och spridningspolitiken i relation till utvecklingen på området.

Regeringen bör även överväga huruvida länken mellan medel för konsumtion av film och medel för produktion av film, som tidigare var reglerad av filmavtalet, bör återupptas. EU:s direktiv om audiovisuella medietjänster (AV-direktivet) ger exempelvis länder inom EU stöd för att ställa finansiella krav både på nationella och internationella aktörer verksamma på den egna marknaden (se avsnitt 3.4.5).

I arbetet med färdplanen bör regeringen även se över förutsättningarna för att uppnå de mål som finns för filmpolitiken vad gäller till exempel kulturarvet samt barn och unga.

### 7.10.2 Utred hur kultursamverkansmodellen kan utvecklas

**Förslag:** Regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att undersöka om, och i så fall hur, kultursamverkansmodellen kan utvecklas.

Vi föreslår att regeringen tillsätter en utredning med uppdrag att undersöka om, och i så fall hur, kultursamverkansmodellen kan utvecklas. Målet för utredningen bör vara att skapa bättre förutsättningar för att uppnå de nationella kulturpolitiska målen genom utvecklad samverkan mellan stat, regioner och kommuner. Utredningen bör behandla frågor om

- rollfördelningen mellan staten, regionerna och kommunerna
- statens roll för kunskapsspridning och erfarenhetsutbyte
- vilken part på statlig nivå som bör avgöra de ekonomiska ramarna för respektive region
- avgränsningen av vilka kulturområden och verksamheter som kan tilldelas statliga medel inom kultursamverkansmodellen
- möjligheten att skapa mer långsiktighet för både regioner och de kulturverksamheter som ingår i kultursamverkansmodellen.

Bakgrunden till vårt förslag är att många aktörer beskriver begränsningar i dagens utformning av kultursamverkansmodellen (se avsnitt 3.2.4), där flera av synpunkterna handlar om kultursamverkansmodellens grundläggande principiella uppbyggnad. Vi bedömer att frågan bäst hanteras i en utredning i form av en kommitté eller särskild utredare.

### 7.10.3 Stöd utvecklingen av en nationell plattform för utställningsaktörer inom bild- och formkonst

**Förslag:** En organisation får statligt stöd för att utveckla en nationell plattform för utställningsarrangörer inom samtida bild- och formkonst. Stödet bör uppgå till 1 miljon kronor per år.

Kulturrådets anslag (4:4) för bidrag till bild- och formområdet bör förstärkas med motsvarande summa.

Utvecklingen av en nationell plattform för utställare av samtida bild- och formkonst skulle bidra till en mer fullständig helhetsbild av ekosystemet inom bild- och formområdet och komplettera den befintliga kunskapen om bild- och formområdets förutsättningar, vilken ofta har fokus på konstnärerna. Bild- och formutställarna är små aktörer som saknar resurser att skapa en tillräcklig nationell organisering på egen hand. Det krävs därför insatser från det offentliga. Nätverket Klistar som består av små och medelstora konsthallar och museer för samtidskonst skulle kunna vara en lämplig part för att bygga upp en nationell plattform. Arbetet med att bygga upp verksamheten bör ske i dialog med andra riks- och medlemsorganisation inom bild- och formområdet, till exempel Konstnärernas Riksorganisation, Sveriges Konstföreningar, Konstfrämjandet och Galleriförbundet.

#### 7.10.4 Utred förutsättningarna för en kulturstiftelse

**Förslag:** Utred förutsättningarna för bildandet av en kulturstiftelse där statliga medel och privata medel matchas.

Vi föreslår att regeringen utreder förutsättningarna och formerna för en stiftelse för finansiering av kultur, vilken på sikt kan arbeta med att matcha finansiering mellan offentliga och privata medel. Under pandemin tydliggjordes betydelsen av kulturstiftelser för kulturens finansiering i våra grannländer Danmark och Finland. I dessa och andra länder är kulturstiftelser av stor betydelse inte bara för kulturlivets finansiering utan också för dess oberoende och mångfald. I Sverige är stiftelser som ger bidrag till kultur ovanliga (se avsnitt 3.2.5). Samtidigt har vi sett att kultursektorn har stort behov av mer omfattande och långsiktig finansiering. Vi bedömer att stiftelser skulle kunna spela en större roll för Sveriges kulturliv än vad de gör i dag. En kulturstiftelse där statliga medel och privata medel matchas kan vara det första steget i en större utveckling och vara en tydlig signal om hur de nya skatteregler som infördes 2014 ska tillämpas.

Mot den bakgrunden bedömer vi det som angeläget att undersöka förutsättningarna för att starta en kulturstiftelse i Sverige som staten har möjlighet att tillföra kapital till. Utöver att identifiera och informera aktörer som har förutsättningar och intresse av att bilda en

kulturstiftelse bör utredningen också undersöka möjligheten att staten avsätter ett grundkapital så att stiftelsen kan etableras. Det är avgörande att ett förslag till stiftelseförordnande blir väl och noggrant utformat och staten bör kunna bistå med särskild expertis för detta. Det är även av vikt att utreda hur incitament för privata gåvor till stiftelsen kan skapas. Det finska stiftelsesystemet är ett exempel på hur det kan fungera. Utredningen bör därför undersöka det finska systemet och andra lösningar som kan skapa incitament för givare utöver matchningen av medel.

Stiftelseformen garanterar armlängds avstånd mellan givare och mottagare. En kulturstiftelse med matchad finansiering kan både generera kompletterande, privat finansiering till kultur och inspirera till etableringen av nya privata kulturstiftelser.

## 8 Konsekvenser

I detta kapitel analyserar utredningen konsekvenserna av våra förslag utifrån de krav som finns i våra direktiv och i kommittéförordningen.<sup>1</sup> Vi belyser de kortsiktiga och långsiktiga konsekvenserna av förslagen och vilka alternativa förslag som vi har övervägt. I den inledande delen beskriver vi förslagets offentligfinansiella effekter och hur ökade kostnader för det allmänna kan finansieras. Vi analyserar även förslagets samhällsekonomiska effekter.

Vi redogör för respektive förslags kortsiktiga och långsiktiga effekter och därefter redogör vi samlat för förslagets konsekvenser utifrån mångfalds-, jämställdhets- och barnrätts- och ungdomsperspektiv. Avslutningsvis redogör vi för förslagets konsekvenser för brottslighet, förutsättningar för småföretag, sysselsättning och service i olika delar av landet samt för kommuners självstyrelse.

### 8.1 Förslagets ekonomiska konsekvenser

#### 8.1.1 Konsekvenser för de offentliga finanserna

Våra förslag (se kapitel 7) innebär att statens kostnader för kultur och näringspolitiska insatser kommer att öka. Under perioden 2022–2024 uppgår de utökade kostnaderna av våra förslag sammanlagt till 3 916 miljoner kronor och efter år 2024 uppgår de beräknade kostnaderna till 760 miljoner kronor per år (se tabell 8.1). Från och med 2022 beräknas våra förslag medföra en kostnad på 308,5 miljoner kronor per år inom utgiftsområde 24 (näringsliv). De förslag som berör utgiftsområde 24 är de förslag som presenteras i avsnitt 7.7. Resterande kostnader avser utgiftsområde 17 (kultur).

---

<sup>1</sup> Dir. 2020:143, s. 8; 14–16 §§ kommittéförordningen (SFS 1998:1474).

Vi har undersökt vilka omfördelningar som skulle kunna göras inom nuvarande ram för utgiftsområde 17 och utgiftsområde 24. På grund av den mycket utsatta situation som både kultursektorn och delar av näringslivet befinner sig i anser vi dock inte att det är möjligt att göra omfördelningar inom nuvarande budgetram utan att det får kraftigt negativa konsekvenser.

Merparten av de föreslagna kostnadsökningarna berör kulturpolitikens område och pandemin har drabbat kultursektorn hårt ekonomiskt. Att göra omfördelningar inom kulturområdets befintliga ram skulle få negativa följder i relation till de nationella kulturpolitiska målen och vara kontraproduktivt i relation till det vi vill uppnå med våra förslag. Effekten skulle troligen också bli minskad köpkraft bland kulturföretag och minskad sysselsättning inom kulturområdet. Givet detta föreslår vi att utredningens förslag finansieras genom att staten tillför medel till utgiftsområdena 17 och 24.

**Tabell 8.1** Beräknade kostnader för staten, miljoner kronor<sup>2</sup>

	2022	2023	2024	Summa 2022–2024	Årlig kostnad efter 2024	Avsnitt
Förslag för återstart	1 074,0	489,0	30,0	1 593,0	0,0	7.2
Långsiktig förstärkning av ekonomiska förutsättningar	0,0	0,0	229,5	229,5	229,5	7.3
Stärk internationellt utbyte och samverkan	16,0	16,0	16,0	48,0	16,0	7.4
Ta tillvara digitaliseringens möjligheter	155,0	330,0	330,0	815,0	5,0	7.6
Förbättrade förutsättningar för KKN	308,5	308,5	308,5	925,5	308,5	7.7
Stärk kulturskolan och kultur i skolan	0,0	100,0	200,0	300,0	200,0	7.8
Breda deltagandet och minska snedrekryteringen i kulturlivet	1,0	1,0	0	2,0	0	7.9
Utveckling av kulturpolitikens inriktning	1,0	1,0	1,0	3,0	1,0	7.10
<b>Summa</b>	<b>1 555,5</b>	<b>1 245,5</b>	<b>1 115,0</b>	<b>3 916,0</b>	<b>760,0</b>	

<sup>2</sup> I sammanställningen ingår inte kostnader för förslag om utredningar som tillsätts av regeringen.



### 8.1.2 En stärkt kultursektor ger positiva samhällsekonomiska konsekvenser

Våra förslag förväntas leda till positiva samhällsekonomiska konsekvenser, det vill säga generera ekonomisk nytta i samhället. Enligt vår bedömning kommer förslagen att medföra ökad konsumtion, ökade skatteintäkter, bättre förutsättningar för hållbar regional utveckling i hela landet, en miljömässigt mer hållbar produktion av svensk film och tv samt ett minskat behov av insatser inom exempelvis arbetsmarknadspolitiken.

Förslagen går ut på att både stärka de statliga insatserna för kultursektorn och stimulera kompletterande privat finansiering. Vi bedömer att förslagen kommer att ge förbättrade förutsättningar för kulturföretag, organisationer inom kulturområdet, konstnärer och kulturarbetare. Förbättrade förutsättningar för dessa aktörer ger även positiva effekter ur ett bredare samhällsperspektiv. En satsning på digitalisering inom kulturarvsområdet (se avsnitt 7.6.1) har till exempel positiva effekter både för kulturarvssektorn och för sysselsättningen. När regeringen gjorde en liknande satsning, Access 2006–2009, gav den över 1 000 personer arbete, och 6 månader efter avslutad anställning hade 75 procent av dem som fått sysselsättning genom satsningen fortfarande arbete.<sup>3</sup>

Vidare är kulturen viktig för att skapa attraktiva livsmiljöer och stärker därigenom den regionala utvecklingen.<sup>4</sup> Våra förslag bidrar till att upprätthålla ett starkt kulturliv i hela landet, och därmed till den regionala utvecklingen. Förslagen förbättrar förutsättningarna att vara verksam som konstnär och för kulturella och kreativa näringar i hela landet. Detta stärker i sin tur den regionala utvecklingen och främjar besöksnäringen, eftersom kulturverksamheter ofta utgör besöksmål för tillresande. Besökare till kulturverksamheter skapar även intäkter för andra lokala och regionala företag, till exempel reseföretag, hotell och restauranger.

Vårt förslag om kulturcheckar (avsnitt 7.2.3) stimulerar befolkningens konsumtion av kultur och stärker därigenom kulturföretag. Genom att förslaget förväntas bidra till ökade besök till kultur-evenemang och besöksmål kommer troligtvis även andra näringar, till exempel reseföretag, hotell och restauranger, att gynnas.

---

<sup>3</sup> Sveriges Radio 2010.

<sup>4</sup> Skr. 2020/21:133.

Förslaget om produktionsincitament för film och tv (avsnitt 7.7.1) har flera positiva samhällsekonomiska konsekvenser. Till exempel medför förslaget att intäkterna för de kulturella och kreativa näringarna och för exempelvis besöksnäringen kommer att öka. En annan positiv effekt av förslaget är att antalet anställda i filmsektorn förväntas öka.<sup>5</sup> Flera regioner och regionala produktionscentrum har lyft att produktioner genererar intäkter till, framför allt, besöksnäringen genom hotellnätter, restaurangbesök och transporter vid de orter där inspelningarna pågår. Exempel från Västra Götalandsregionen visar att filmproduktioner som fått produktionsincitament från regional nivå spenderar långt mer pengar i regionen än summan av produktionsincitamentet. Filminspelningar skulle även kunna bidra positivt till Sveriges internationella attraktionskraft och internationella filmturister bidrar till konsumtion i regionerna.

Även Tillväxtverket menar att ett produktionsincitament får positiva samhällsekonomiska effekter.<sup>6</sup> Svenska produktioner som stannar i landet innebär också färre resor och bidrar på ett gynnsamt sätt till miljön.

Vidare bidrar våra förslag till ett minskat behov av arbetsmarknadspolitiska och sociala insatser. En stor del av kostnaderna för företag och organisationer inom kulturområdet består av löner. Under pandemin har många konstnärer och kulturarbetare blivit av med sina arbetstillfällen. Insatser för att underlätta återstarten av kultursektorn kommer att innebära att flera av dessa åter kan få anställning och uppdrag. Det skulle stärka individernas köpkraft och minska behovet av andra insatser från samhället, till exempel inom arbetsmarknadspolitiken.

Även våra förslag om satsningar på att förstärka scenkonstallianserna och stipendier till konstnärer minskar konstnärernas behov av arbetsmarknadspolitiska och sociala insatser.

---

<sup>5</sup> Olsberg SPI 2021.

<sup>6</sup> Tillväxtverket 2017.

## **8.2 Kortsiktiga och långsiktiga konsekvenser samt nollalternativ**

### **8.2.1 Förslagen för återstart**

Kostnaden för förslagen för återstart av kulturen (avsnitt 7.2) uppgår till 1 593 miljoner kronor 2022–2024 och består av direkta stöd till konstnärer och kulturverksamheter och stimulansstöd i form av kulturcheckar. Förslagen skapar förutsättningar för att spetskompetens stannar kvar i kulturlivet, att det fria kulturlivets organisationer kan överleva och fortsätta utvecklas samt att det finns ett utbud av kultur i hela landet. Förslagen medför också att de nya initiativ för att producera och tillgängliggöra kultur som vuxit fram under pandemin kan utvecklas långsiktigt. Förslaget om kulturcheckar får konsekvenser för Regeringskansliet som behöver ta fram kriterier för hur checkarna ska fördelas och hur förslaget i övrigt ska genomföras.

Om förslagen inte genomförs riskerar däremot kulturlivet att utarmas på kompetens och de fria grupper, arrangörer och strukturer som bidrar till kulturlivets mångfald kommer att försvagas eller försvinna. Tillgången till kultur i hela landet och kultur i skolan riskerar att minska eftersom de aktörer som står för utbudet slås ut eller får försämrade ekonomiska förutsättningar för sin verksamhet. Det kommer att få negativa konsekvenser för både vuxnas, barns och ungas möjligheter att delta i kulturlivet. Möjligheterna att uppnå de nationella kulturpolitiska målen skulle därmed minska kraftigt.

### **8.2.2 Förslagen för långsiktig förstärkning av kulturens ekonomiska förutsättningar**

Kostnaderna för förslagen om stärkta ekonomiska grundförutsättningar för kultur uppgår från och med 2024 årligen till 229,5 miljoner kronor. Förstärkningen innebär att befolkningens tillgång till kultur ökar och att konstnärers möjligheter att försörja sig på konstnärligt arbete ökar. Om förslagen inte genomförs finns däremot en risk för nedläggningar av kulturverksamhet och att kulturområden som har en svag infrastruktur försvagas ytterligare. Detta gäller i synnerhet om urholkningen av statliga anslag till kultur fortgår i kombination med att regioner och kommuner framöver får sämre ekonomi.

Utöver alternativet att inte göra någonting åt utvecklingen av kulturens försämrade ekonomiska villkor (nollalternativet) har vi även övervägt möjligheten att skapa bättre förutsättningar för sponsring och konstinköp. Den typen av privat finansiering skulle dels kräva förändringar i skattelagstiftningen (vilket vi enligt våra direktiv inte får föreslå), dels innebära att kulturen behöver anpassa sig mer efter det som efterfrågas på marknaden. Företag kommer sannolikt inte att sponsra smalare konst med en mindre publik utan i stället välja att sponsra större och bredare evenemang som når så många i deras målgrupper som möjligt. Med utgångspunkt i de kulturpolitiska målen bör intäkter från sponsring således vara ett komplement och inte en ersättning för offentlig grundfinansiering av kultur.

Förslaget om utökat beställningsbemyndigande i avsnitt 7.3.5 medför inga ökade kostnader för staten men däremot innebär det att det blir svårare för Kulturrådet att omfördela pengar till nya aktörer och svårare för regeringen att omfördela medel mellan från anslagen. Vi bedömer dock att dessa konsekvenser har minimal betydelse eftersom det till stor del redan är samma aktörer som får verksamhetsbidrag från år till år och det är mycket ovanligt med större omfördelningar från anslag 2:2 och 4:4.<sup>7</sup> För att säkerställa att regeringen har fortsatt möjlighet att fördela medel mellan anslag föreslår vi att beloppen för infriade åtaganden ska vara styrande.

I avsnitt 7.3.5 föreslår vi även en utredning för att skapa mer långsiktiga ekonomiska förutsättningar för statliga kulturinstitutioner. Vi bedömer att en sådan utredning kan genomföras inom ramen för Kulturdepartementets ordinarie uppdrag och att det inte medför några större kostnader för staten.

### **8.2.3 Förslagen för stärkt internationellt utbyte och samverkan**

Förslagen för stärkt internationellt utbyte och samverkan främjar svenska kulturaktörers möjligheter att verka på en internationell arena och delta i utbyten med aktörer i andra länder. Därigenom bidrar de till ökad förnyelse inom kulturlivet och till att konstnärers möjligheter att försörja sig på sitt konstnärliga arbete förbättras. Kostnaden för förslagen är 16 miljoner kronor om året, inklusive

---

<sup>7</sup> Se avsnitt 3.6.2 och Myndigheten för kulturanalys 2020b.

4 miljoner för medfinansiering inom EU-programmet Kreativa Europa. Om förslagen inte genomförs hämmas konstnärlig förnyelse och konstnärers möjligheter att försörja sig. Efter pandemin kommer det finnas behov av att återuppbygga internationella kontaktnät. Om stöd för detta uteblir riskerar konstnärer och andra kulturaktörer att gå miste om både möjligheter till utveckling och etablering på internationella marknader.

Förslaget om medfinansiering inom Kreativa Europa ökar svenska kulturaktörers möjlighet att delta projekt inom ramen för EU:s program för de kulturella och kreativa sektorerna. Det innebär även att mer pengar från EU:s program kan komma de svenska kulturaktörerna till del.

Om förslaget inte genomförs kommer förutsättningarna för svenska kulturaktörer att utveckla sin verksamhet genom att delta i europeiska samarbetsprojekt fortsatt att vara sämre än i många andra länder. Deltagandet i europeiska samarbeten kan bli kvar på samma låga nivå som i dag, eller till och med minska, på grund av de försämrade ekonomiska möjligheter som pandemin fört med sig.

#### **8.2.4 Förslagen för stärkta trygghetssystem**

Förslagen om stärkta trygghetssystem får konsekvenser för Regeringskansliet och Försäkringskassan. Förslaget att utreda möjligheten att göra stipendieperioder överhoppningsbara vid uträkningen av sjukpenninggrundad inkomst innebär att Regeringskansliet behöver ta fram utredningsdirektiv och bemanna utredningen. Vi bedömer att utredningen behöver personella resurser motsvarande ungefär 1 årsarbetskraft.

Vi bedömer vidare att Försäkringskassan kan genomföra uppdraget att följa upp och vidareutveckla sitt arbete med att utveckla informationen till egenföretagare och personer som har en kombination av inkomstkällor och anställningsformer inom ramen för myndighetens löpande utvecklings- och återrapporteringsarbete. Förslaget bör därför inte medföra några större merkostnader.

På lång sikt skapar förslagen bättre förutsättningar för att trygghetssystemen och informationen om dessa ska anpassas efter konstnärers förutsättningar på arbetsmarknaden. Därigenom förbättras konstnärernas ekonomiska och sociala villkor. Det kan i sin tur bidra

till att fler vågar söka sig till konstnärliga yrken och att snedrekryteringen till konstnärliga högskolor minskar.

Om förslagen inte genomförs kommer vissa av de hinder som finns för att konstnärer och andra kulturarbetare ska kunna få tillgång till trygghetssystemen att kvarstå.

Om förslaget riktat mot Försäkringskassan inte genomförs kan myndigheten behöva prioritera andra uppdrag. Det riskerar i sin tur att leda till att Försäkringskassan går miste om möjligheten att fördjupa och integrera kunskapen om frilansande konstnärers och andra kombinatorers villkor och informationsbehov i verksamheten. I förlängningen kan det påverka dessa målgruppers möjlighet att ta del av trygghetssystemen negativt.

### 8.2.5 Förslagen för att ta tillvara digitaliseringens möjligheter

Förslagen som syftar till att regeringen ska kunna ta tillvara digitaliseringens möjligheter på kulturområdet presenteras i avsnitt 7.6. Det första förslaget i avsnittet är en satsning på digitalisering inom kulturarvsområdet som innebär en kostnad för staten som beräknas uppgå till 150 miljoner kronor 2022 och 325 miljoner kronor 2023 respektive 2024. I de 325 miljoner kronorna ingår även administrativa kostnader för den myndighet som får i uppdrag att handlägga bidraget. Förslaget får positiva konsekvenser för kulturinstitutioners digitaliseringsarbete samt för kompetensutveckling och kompetensförsörjning. Allmänhetens tillgång till kulturarvet kommer att öka, inte minst för boende på landsbygden. Förslaget skapar även antalet arbetstillfällen inom kultursektorn.

Förslaget att utreda hur bibliotekens utlåning av e-böcker kan samordnas nationellt får initialt konsekvenser för Regeringskansliet vad gäller att ta fram utredningsdirektiv och bemanning av utredningen. Vi bedömer att utredningen kommer behöva bemannas med ungefär 2 årsarbetskrafter. Utredningen ska ta fram förslag som kan ge långsiktiga effekter i form av en likvärdig möjlighet att låna e-böcker oavsett bostadsort och en mer hållbar försörjning för författare.

Förslaget att Konstnärsnämnden ska analysera konsekvenser och behov kopplade till den kommande upphovsrättslagstiftningen får konsekvenser för Konstnärsnämnden. Vi bedömer att arbetet ingår

i myndighetens ordinarie uppdrag och kan finansieras inom ramen för befintligt anslag.

Vad gäller förslaget om kompetenshöjande insatser om upphovsrätt får detta konsekvenser för Patent- och registreringsverket och Konstnärnämnden som båda borde kunna utföra uppdraget inom ram för befintligt anslag. I förslaget ingår också att konstnärernas yrkes- och upphovsrättsorganisationer samt beställarsidans branschorganisationer ska få stöd för att i sin tur kunna utöka stödet till konstnärer och beställarorganisationer i upphovsrättsfrågor.

Den delen av förslaget får konsekvenser för Kulturdepartementet som behöver utreda hur formerna för detta kan se ut. Dessutom tillkommer en kostnad för staten motsvarande 5 miljoner kronor. Långsiktigt innebär förslaget att konstnärers och beställarorganisationers kunskap om upphovsrätt kommer att öka vilket i sin tur kommer stärka deras förutsättningar att försörja sig.

Det sista förslaget i det avsnittet är att Kulturdepartementet ska hålla sig informerat om kulturlivets ekonomiska förutsättningar att producera och tillgängliggöra kultur digitalt. Det förslaget får kortsiktigt konsekvenser för Kulturdepartementet som måste föra en dialog med kulturinstitutionerna om digitaliseringens kostnader. På lång sikt medför förslaget att regeringens satsningar på digital kultur kommer ta höjd för bland annat upphovsrättsliga kostnader och därmed bli mer hållbara.

### 8.2.6 Förslagen för de kulturella och kreativa näringarna

Förslagen för att stärka förutsättningarna för överlevnad, tillväxt och innovation inom de kulturella och kreativa näringarna (KKN) presenteras i avsnitt 7.7. Förslaget om ett produktionsincitament för film och tv kommer att öka antalet inspelningar som förläggs i Sverige. Det kommer i sin tur bidra till att stärka Sveriges film- och tv-sektor och dess konkurrenskraft genom att kvalitet och kompetens upprätthålls och utvecklas i landet. Kostnaden för produktionsincitamentet beräknas till 300 miljoner kronor om året. Vi bedömer att ett produktionsincitament har positiva samhällsekonomiska effekter och i förlängningen är självfinansierande (se avsnitt 8.1).

Förslaget om att fördela exportstöd till mellanleden inom litteratur, dramatik, scenkonst, bild- och formkonst samt musik medför

en årlig kostnad på 5 miljoner kronor för staten och får konsekvenser för Kulturrådet som får i uppdrag att fördela bidraget. Kulturrådet får använda anslaget för att finansiera administrativa kostnader kopplade till fördelningen av bidraget. På lång sikt kommer stödet att bidra både till konstnärlig utveckling och till export inom KKN enligt en tidigare utvärdering (se avsnitt 5.3.3).

Förslaget att etablera ett KKN-kontor vid Näringsdepartementet medför en kostnad på 1,5 miljoner kronor årligen för lön för kontorets samordnare och chef samt för den verksamhet som kontoret kommer att bedriva. På längre sikt bedömer vi att förslaget kommer förbättra samordningen och utvecklingen av den politik som sätter ramarna för KKN avsevärt. Därmed förbättras förutsättningarna för dessa näringar, inklusive för regional tillväxt. I förlängningen innebär det att skatteunderlaget ökar. Vi bedömer att KKN:s exportmöjligheter kommer att förbättras och att hinder för sektorns utveckling enklare kan analyseras och rivas.

Vi beräknar vidare att förslaget att Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser (Tillväxtanalys) och Myndigheten för kulturanalys ska utveckla statistik och analys för KKN kommer medföra en kostnad för staten på 2 miljoner kronor årligen. Arbetsuppgifterna medför personalkostnader och kostnader för utveckling och inköp av data. Viss analys kan även behöva upphandlas. På lång sikt innebär förslaget att det kommer finnas underlag som visar KKN:s samhällsekonomiska värde samt de behov och hinder som finns för näringarnas utveckling. Vi övervägde vidare att föreslå att Tillväxtverket, som tidigare har haft ett statistikuppdrag inom KKN, skulle få även detta uppdrag. Men efter dialog med representanter för Tillväxtverket, Tillväxtanalys och Myndigheten för kulturanalys bedömde vi att den utformning av förslaget som vi har valt är den mest ändamålsenliga givet de tre myndigheternas förutsättningar i nuläget.

Förslaget att Vinnova ska undersöka hur den innovation som skapas inom KKN på ett bättre sätt kan inkluderas och stödjas inom de områden som myndigheten arbetar med får konsekvenser för Vinnova. Vi bedömer att arbetet kan genomföras inom ramen för Vinnovas nuvarande uppdrag och anslag. På lång sikt kan förslaget bidra till förbättrade förutsättningar för innovation inom KKN, och därigenom öka tillväxten inom sektorn.



Om förslagen inte genomförs kommer situationen för KKN förbli densamma som i dagsläget. Det innebär att kunskapen om KKN är låg bland beslutsfattare och att det saknas samordning i frågor om KKN mellan politikområden. Detta medför i sin tur att näringspolitiska satsningar och stödformer utformas på ett sätt som i praktiken ofta exkluderar dessa näringar. Deras innovationskraft samt tillväxt- och exportpotential tas därmed inte till vara. Vad gäller förslaget om ett produktionsincitament för film och tv kommer konkurrenssituationen för sådan verksamhet förbli snedvriden på den internationella marknaden om förslaget inte genomförs.

### 8.2.7 Förslagen för en stärkt kulturskola och kultur i skolan

Förslaget i avsnitt 7.8 att permanenta förstärkningen av stödet till kulturskolan innebär en kostnad för staten på 100 miljoner kronor 2023 och 200 miljoner kronor per år från och med 2024. Vi bedömer att förslaget främjar barns och ungas rätt till kultur.

När det gäller förslaget att utreda och jämföra förutsättningarna för och konsekvenserna av en kulturskolelag respektive regionala kulturskolesamordnare bedömer vi att personalresurser motsvarande 1 årsarbetskraft behövs för att genomföra uppdraget. Bedömningen av personalbehovet baseras på att den nya utredningen i hög grad kan bygga vidare på den grundanalys och de förslag som lämnades i Kulturskoleutredningens betänkande från 2016.<sup>8</sup> I betänkandet analyseras bland annat möjligheterna att införa en kulturskolelag och regionala kultursamordnare.

Vi bedömer vidare att uppdraget till Skolverket att undersöka hur utbytet och samverkan mellan skolan och kulturen kan öka kan genomföras inom ramen för Skolverkets anslag.

Sammantaget får förslagen i avsnitt 7.8 positiva långsiktiga konsekvenser för barns och ungas rätt till kultur och i förlängningen för deltagandet i kulturlivet. Om förslagen inte genomförs riskerar däremot skillnaderna i barns deltagande i kulturskoleverksamhet att bli mer ojämlig än i dag. Inslagen av kultur i skolan kommer fortsatt vara starkt begränsade och potentialen att bidra till kulturpolitiska och utbildningspolitiska mål som finns i samverkan mellan skolan och kulturlivet kommer inte tas tillvara. I förlängningen innebär det

---

<sup>8</sup> SOU 2016:69.

att många barn och unga går miste om möten med kultur, vilket cementerar det ojämlika deltagande och inflytande i kulturlivet som finns i dag.

### **8.2.8 Förslagen för breddat deltagande och minskad snedrekrytering i kulturlivet**

I avsnitt 7.9 föreslår vi att Myndigheten för kulturanalys ska genomföra en fördjupad analys och kartläggning av hinder för jämlikt deltagande i kulturlivet. Uppdraget kan genomföras inom myndighetens nuvarande uppdrag och ekonomiska ramar och bedöms alltså inte medföra några större kostnader. Förslaget bidrar till ökad kunskap som i förlängningen kan medföra mer effektiva insatser för att alla ska kunna delta i kulturlivet.

Om förslaget inte genomförs är risken att de politiska insatserna för att nå delaktighetsmålet inte genomförs på ett ändamålsenligt sätt.

Vårt andra förslag i avsnitt 7.9 är att ge Kulturrådet i uppdrag att organisera och genomföra ett eller flera arbetsseminarier i syfte att främja arbetet med breddat deltagande och motverka snedrekrytering. Det förslaget medför kostnader på 1 miljon kronor per år 2022–2023. Förslaget bidrar på kort sikt till att kulturverksamheter ökar sin kunskap om metoder för att bredda deltagandet och motverka snedrekrytering i sina verksamheter. Det kan i sin tur innebära en skjuts för arbetet med breddat deltagande och breddad rekrytering åren efter pandemin. På så vis kan relationer med målgrupper som tappats under pandemin återupprättas och arbetet för breddad rekrytering får ett extra stöd.

Om förslaget inte genomförs kan det medföra att skillnaderna i befolkningens deltagande i kulturlivet ökar under åren efter pandemin.

### **8.2.9 Förslagen för utveckling av kulturpolitikens inriktning**

På kort sikt medför förslagen i avsnitt 7.10 om en färdplan för filmpolitiken och en utredning om hur kultursamverkansmodellen kan utvecklas konsekvenser för Regeringskansliet. Utredningen om kultursamverkansmodellens framtida utveckling bedömer vi kräver en oberoende utredning inom ramen för kommittéväsendet, vilken kan genomföras med 2 årsarbetskrafter. Arbetet med färdplanen för

filmpolitiken bedömer vi kräver en förstärkning av Kulturdepartementet med 1,5 årsarbetskrafter.

Om förslagen inte genomförs ser vi följande risker. För det första riskerar problemen inom filmområdet att växa utan en tydlig färdplan. För det andra riskerar kultursamverkansmodellens utvecklingspotential, hållbarhet och legitimitet att påverkas negativt, eftersom regionerna efterfrågar en översyn av modellen. I praktiken innebär detta att utvecklingen av konst och kultur riskerar att hämmas.

Förslaget om en plattform för utställningsarrangörer inom bild- och formområdet medför en kostnad på 1 miljon kronor om året. Förslaget ökar möjligheterna att utforma en politik som gynnar utvecklingen inom hela bild- och formområdet. I dagsläget finns ingen aktör som kan ge en helhetsbild över hela bild- och formområdet; särskilt på arrangörssidan saknas organisering och en tydlig dialogpart som kan synliggöra behov och konsekvenser av politiska förslag. Om politiken i högre grad anpassas till utställningsarrangörernas förutsättningar gynnar det även konstnärernas villkor.

Om förslaget inte genomförs kommer bild- och formområdet troligen även fortsatt ha en låg grad av organisering vilket ökar risken för att politiska insatser omedvetet missgynnar aktörer inom bild- och formområdet.

Förslaget att utreda möjligheten att bilda en kulturstiftelse där offentliga och privata medel matchas innebär att Regeringskansliet kommer behöva lägga tid på att formulera utredningsdirektiv och bemanna utredningen. Vi bedömer att utredningen bör kunna genomföras på relativt kort tid med en personalstyrka motsvarande ungefär 2 årsarbetskrafter.

På lång sikt öppnar en kulturstiftelse upp för en substantiell ökning av finansieringen till kultur. Stiftelsen kan också inspirera till bildande av andra, privata kulturstiftelser. Till skillnad från flera andra länder saknar Sverige en tradition av kulturstiftelser som bidrar till kulturlivets utveckling. Om förslaget inte genomförs finns risken att statens utgifter för kultur på sikt kommer att behöva öka ytterligare, alternativt att kulturverksamheter kommer läggas ner, inte minst i ljuset av de ekonomiska utmaningar som följer med en växande äldre befolkning för regioner och kommuner.

### **8.3 Konsekvenser ur ett barnrätts- och ungdomsperspektiv**

Vi bedömer att förslagen kommer få konsekvenser som främjar ett barnrätts- och ungdomsperspektiv. Inte minst gäller det förslagen om att stärka kulturskolan och att utreda hur skolan kan öka utbytet och samverkan med kulturen (se avsnitt 7.8). Dessa förslag främjar, och är riktade mot, barns och ungas möjlighet att delta i kulturlivet. Barns och ungas rätt till kultur främjas också av de andra förslagen som säkerställer att det finns ett kulturutbud att ta del av.

### **8.4 Konsekvenser ur ett mångfalds-, tillgänglighets- och jämställdhetsperspektiv**

Vi bedömer att förslagen främjar jämställdheten mellan kvinnor och män, möjligheterna att nå de integrationspolitiska målen samt målet för funktionshinderspolitiken. Förslaget att Myndigheten för kulturanalys ska undersöka hinder för deltagande i kulturlivet främjar allas lika rättigheter och möjligheter till deltagande. Förslagen om att på olika sätt stärka de ekonomiska stöden till kulturen (avsnitt 7.3) skapar också bättre förutsättningar att vara verksam som konstnär oavsett bakgrund och tillgång till eventuella privata ekonomiska skyddsnät. Detsamma gäller förslagen för stärkta trygghetssystem. Förslagen innebär också en starkt offentlig finansiering av kulturaktörer. Den stärkta finansieringen medför att kulturaktörernas förutsättningar att integrera ett mångfalds-, tillgänglighets- och jämställdhetsperspektiv i sin verksamhet ökar.

### **8.5 Konsekvenser för brottslighet**

Förslagen bedöms inte få några konsekvenser för brottslighet.

### **8.6 Små företags förutsättningar**

Vi bedömer att förslagen får positiva konsekvenser för små företags förutsättningar. Merparten av de kulturella och kreativa näringarna (KKN) består av små företag. Våra förslag om kunskaphöjande

insatser i upphovsrättsfrågor främjar förutsättningarna för dessa företag att överleva och växa. Förslagen bidrar även till att kunskapen om dessa näringar kommer att öka och att framtida näringslivssatsningar och stöd utformas på ett sätt som gör att de mindre företagen inom KKN i högre grad kan ta del av satsningarna. Satsningarna på produktionsincitament för film och tv och exportstöd för KKN stärker även förutsättningarna för de små företagen inom dessa näringar.

## **8.7 Konsekvenser för sysselsättning och service i olika delar av landet**

Vi bedömer att våra förslag kommer bidra positivt till möjligheterna att försörja sig som konstnär i olika delar av landet. Förslagen om förstärkta anslag till kultursamverkansmodellen, fria grupper och konstnärer samt stöd i upphovsrättsliga frågor skapar bättre förutsättningar att vara yrkesverksam konstnär. I linje med det bedömer vi att förslagen motverkar arbetslöshet bland konstnärer i hela landet. Det leder i sin tur till ett lägre antal inskrivna vid Arbetsförmedlingen Kultur och minskar behovet av arbetsmarknadsinsatser. Även förslagen om en satsning på digitalisering inom kulturarvsområdet samt produktionsincitament för film och tv bidrar till sysselsättning i olika delar av Sverige. Förslaget om ökade stöd för ideella kulturarvsaktörer kan ha en liten positiv effekt för besöksnäringen och lokalt företagande i olika delar av landet.

## **8.8 Konsekvenser för den kommunala självstyrelsen**

Utredningen bedömer att förslagen inte får direkta konsekvenser för den kommunala självstyrelsen. Förslaget att tillsätta en utredning som jämför förutsättningarna för och konsekvenserna av å ena sidan en kulturskolelag och å andra sidan regionala kulturskolesamordnare kan i förlängningen få konsekvenser för den kommunala självstyrelsen. Om förslaget genomförs blir det den utredningens uppgift att analysera konsekvenserna av deras förslag för den kommunala självstyrelsen.



# Referenser

## Propositioner, betänkanden och rapporter

- Arts Council England (2021). *Let's create. Strategy 2020–2030*.
- Barnombudsmannen (2021). "Alla tar ju inte ansvar". *Barnkonventionen som lag under en samhällskris*.
- Barnombudsmannen (2021b). *Covid-19-pandemins konsekvenser för barn. Slutredovisning av regeringsuppdrag*.
- Boverket (2020). *Arkitekter och gestaltad livsmiljö: sammanfattning av Boverkets arbete 2018–2020*.
- Boverket (2021). *Förstudie Nationell vecka för gestaltad livsmiljö*.
- British Council (2021). *Time to Act: How lack of knowledge in the cultural sector creates barriers for disabled artists and audiences*.
- Bättra Konsult (2019). *Sammanställning Skapande förskola och skola – Redovisningar för de skolhuvudmän som beviljades bidrag 2018*.
- Börjesson, M. (2012). En arctegen rekrytering. Studenter i fri konst. 1986, 1996 och 2006. I Gustavsson, M., Börjesson, M. och Edling, M. (red.), *Konstens omvända ekonomi. Tillgångar inom utbildningar och fält 1938–2008*, s. 83–109. Göteborg: Daidalos.
- Carlsson, U. (red.) (2018). *Medie- och informationskunnighet i den digitala tidsåldern. En demokratifråga*. Nordicom.
- City of London. (2021). *Culture and Commerce: Fuelling Creative Renewal*.
- Danscentrum (2021). *Sammanställning av Danscentrums enkät nr 2*.
- Det Danske Filminstitut (2021). *Kulturbidrag fra streamingtjenester – opøleg om streamingtjenesternes bidrag til danske film og serier*.
- DIK (2021). *Hur mår museisektorn? En rapport om arbetsmiljön på svenska museer*.
- DIK (2021b). *Lönestatistik 2020*.

- Dir. 2018:54. *Ett tryggare företagande i ett förändrat arbetsliv – för tillväxt och innovation.*
- Dir. 2020:71. *Tydligt, enkelt och förutsägbart – Företagares trygghets-system.*
- Dir. 2020:82. *Ersättning till rättighetshavare vid privatkopiering.*
- Dir. 2020:143. *Återstart för kulturen – återhämtning och utveckling efter coronapandemin.*
- Ds 2017:8. *Kultursamverkan för ett Sverige som håller ihop – Framtida inriktning och utvecklingsmöjligheter för kultursamverkansmodellen.*
- Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/790 av den 17 april 2019 om upphovsrätt och närstående rättigheter på den digitala inre marknaden och om ändring av direktiven 96/9/EG och 2001/29/EG.
- Film- & TV-Producenterna (2021). *Effekter av produktionsincitament – En stimulansåtgärd för hela Sverige.*
- Finansdepartementet (2019). *Välfärdskommissionen, bilaga till regeringsbeslut.* Fi2019/04300/K.
- Finanspolitiska rådet (2021). *Svensk finanspolitik 2021.*
- Frankly Green + Webb (kommande). *Insight For Change Report.*
- Governo (2016). *Ökad digitalisering av offentligt finansierad kultur i Sverige. En förstudie.*
- Governo (2021). *Digitalisering och kulturen.*
- Gustavsson, M. & Melldahl, A. (2020). The social closure of the cultural elite. The case of artists in Sweden, 1945–2004. I: Denord, F., Palme, M. & Réau, B. (red.), *Researching Elites and Power. Theory, Methods, Analyses*, s. 223–239. Cham: Springer.
- Insight Intelligence, Svensk Scenkonst, Helsingborgs stad, Digisam & Readly (2020). *Framtidens kulturkonsumtion – svenska folkets attityder till framtidens kulturkonsumtion.*
- Insight Intelligence, Svensk Scenkonst, Helsingborgs stad & Nordisk kulturfond (2021). *Framtidens kulturkonsumtion – svenska folkets attityder till framtidens kulturkonsumtion 2021.*
- Internetstiftelsen (2020b). *Svenskarna och internet 2020.*



- Johannisson, J. (2018). Kulturpolitisk styrning och kulturpolitiska reformer i Sverige. I: Kulturanalys Norden. *Kulturpolitisk styrning. Ansvarsfördelning och reformer inom de nordiska ländernas kulturpolitik under 2000-talet*. Nordisk kulturfakta.
- Kemppinen, P. (Kommande). *Examining the European and Nordic transposition of Article 13(2)*.
- Kindstrand, G. (red.) (2009). *Kraftfält: Stiftelsen Framtidens kultur 1994-2011*. Uppsala: Stiftelsen Framtidens kultur.
- Kirchhoff, A. och Kirchhoff, M. (2021). *Avtals- och upphovsrätt i eftergymnasial musikutbildning. En utredning om hur musikutbildningar behandlar upphovsrättsfrågor*. Rapport från Skap.
- Kleppe, B., Berge, O. K. och Hjelmbrække, S. (2019). *Engasjement og arrangement : ei bok om konsertar og konsertarrangering*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Konstnärernas Riksorganisation (2020). *Konstbranschen i siffror 2019*.
- Konstnärsnämnden (2013). *Ingen regel utan undantag. En procentregeln för konstnärlig gestaltning av offentlig miljö*.
- Konstnärsnämnden (2016). *Konstnärernas demografi, inkomster och sociala villkor*.
- Konstnärsnämnden (2018). *Konstnärsnämndens yttrande. Konstnär – oavsett villkor? SOU 2018:23*.
- Konstnärsnämnden (2020). *Konstnärers ekonomiska villkor under pandemin. Uppföljning och kunskapsunderlag för fortsatt utveckling av stödåtgärder*. Rapport 2020:2.
- Konstnärsnämnden (2021). *Coronapandemins konsekvenser för konstnärers villkor. Återrapportering av regeringsuppdrag 2021-06-30*.
- Konstnärsnämnden (2021b). *Konstnärsnämndens krisstipendier till konstnärer 2020: En uppföljning av utformning, målgrupper och utfall*.
- Konstnärsnämnden (2021c). *Digitaliseringens konsekvenser för konstnärers villkor. Återrapportering av regeringsuppdrag 2021-05-31*.
- Konstnärsnämnden (2021d). *Konstnärsnämndens budgetunderlag 2022–2024*.
- Konstnärsnämnden och Statens kulturråd (2015). *Översyn av statens nuvarande insatser inom dansområdet*.
- Kreativ Sektor (2019). *Näringspolitisk prioriteringslista 2019*.

- Ku2020/02624. *Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Konstnärsnämnden.*
- Kulturanalys Norden (2017). *Kultur med olika bakgrund.* Nordisk kulturfakta.
- Kulturanalys Norden (2021). *Covid-19-pandemiens effekter på kultursektorn i de nordiske landene.* Nordisk kulturfakta 2021:02.
- Kulturministeriet (2021b). *Genstartsteam for kultur- og idrætslivet.*
- Kulturskolerådet (2021). *Återstart för kulturskolan efter coronapandemin – resultat från en enkätstudie om kulturskolornas behov.*
- Kungliga biblioteket (2019). *Demokratins skattkammare. Förslag till en nationell biblioteksstrategi.*
- Kungliga biblioteket (2019b). *Biblioteket i skyn. Nationella digitala bibliotekstjänster.*
- Kungliga biblioteket (2021). *Bibliotek 2020. Offentligt finansierade bibliotek.*
- Kungliga biblioteket (2021c). *Budgetunderlag 2022–2024.*
- Mennta- og menningarmálaráðuneytið (2020). *Listir og menning: Stuðningsaðgerðir á tímum COVID-19.*
- Musiksverige (2020). *De ekonomiska effekterna av Covid-19 i musikbranschen 2020.*
- Myndigheten för kulturanalys (2013). *Kultursamverkansmodellen – Styrning och bidragsfördelning.* Rapport 2013:2.
- Myndigheten för kulturanalys (2013b). *Kulturlivet, näringslivet och pengarna. En omvärldsanalys.* Rapport 2013:3.
- Myndigheten för kulturanalys (2014). *En regional resurs på konstnärlig grund. Länsteatrarna och kultursamverkansmodellen.* Rapport 2014:3.
- Myndigheten för kulturanalys (2017). *Dramatiska villkor. Läns-teatrarnas ekonomiska handlingsutrymme 1980–2015.* Rapport 2017:1.
- Myndigheten för kulturanalys (2017b). *Kulturvanor. Socioekonomiska analyser och tidstrender.* Kulturfakta 2017:2.
- Myndigheten för kulturanalys (2017c). *Barns och ungas kulturaktiviteter.* Kulturfakta 2017:5.

- Myndigheten för kulturanalys (2018). *Att bidra till inkludering. Rapport 2018:2.*
- Myndigheten för kulturanalys (2019). *Kulturens geografi. Tillgång till kulturutbud i landets kommuner.* Kulturfakta 2019:3.
- Myndigheten för kulturanalys (2019b). *Besöksutveckling för de centrala museerna 2018 – Redovisning av regeringsuppdraget ”Besöksutveckling för vissa statliga museer 2018”, 2019-05-02.*
- Myndigheten för kulturanalys (2020). *Kulturanalys 2020. En lägesbedömning i relation till de kulturpolitiska målen.* Rapport 2020:1.
- Myndigheten för kulturanalys (2020b). *Samhällets utgifter för kultur 2019.* Kulturfakta 2020:3.
- Myndigheten för kulturanalys (2020c). *Kulturvanor i Sverige 2019.* Kulturfakta 2020:4.
- Myndigheten för kulturanalys (2020d). *Främjas filmen? Kulturfakta 2020:2.*
- Myndigheten för kulturanalys (2021). *En översyn av pandemins effekter inom kulturområdet.* Delredovisning 2021-04-15.
- Nationalmuseum (2021). *Budgetunderlag 2022–2024.*
- Nordicom (2021). *Mediebarometern 2020.*
- Näringsdepartementet (2016). *Sverige helt uppkopplat 2025 – en bredbandsstrategi.* Dnr: N2016/08008/D.
- Olsberg SPI (2021). *Potential of a Swedish Production Incentive – A report for Film i Väst.*
- Olsberg SPI (2021b). *Prospectus for an Economic Impact Study of Sweden’s Creative Industries. A Study Outline for Kreativ Sektor by Olsberg SPI.*
- Pariser, E. (2011). *The Filter Bubble: What the Internet is Hiding from You.* New York: Penguin Press.
- Post- och telestyrelsen (2021). *Digital omställning till följd av covid-19.* PTS-ER-2021:1.
- Projekt Nexus (2021). *Kulturlivets fortlevnad – En studie av finansiella möjligheter och regionala förutsättningar.*
- Prop. 2009/10:3. *Tid för kultur.*

- Prop. 2009/10:175. *Offentlig förvaltning för demokrati, delaktighet och tillväxt.*
- Prop. 2013/14:1. *Förslag till statens budget för 2014, finansplan och skattefrågor.*
- Prop. 2013/14:3. *Läsa för livet.*
- Prop. 2015/16:132. *Mer film till fler – en sammanhållen filmpolitik.*
- Prop. 2016/17:166. *Privata sjukvårdsförsäkringar inom offentligt finansierad hälso- och sjukvård.*
- Prop. 2017/18:1. *Budgetpropositionen för 2018, utgiftsområde 17.*
- Prop. 2017/18:110 *Politik för gestaltad livsmiljö.*
- Prop. 2017/18:164. *En kommunal kulturskola för framtiden – en strategi för de statliga insatserna.*
- Prop. 2020/21:1. *Budgetpropositionen för 2021, utgiftsområde 17.*
- Prop. 2020/21:99. *Vårändringsbudget för 2021.*
- Ramböll (2020). *Svenska kyrkans samhällsekonomiska bidrag till kultur och kulturarv.*
- Riksantikvarieämbetet (2020). *Skolan och kulturarvet – regeringsuppdrag att kartlägga och främja samverkan mellan skolväsendet och kulturarvsinstitutionerna.*
- Riksantikvarieämbetet (2021). *Riksantikvarieämbetets budget under 2022–2024.*
- Riksantikvarieämbetet (2021b). *Genomlysning av förutsättningarna för de regionala museernas verksamhet.*
- Riksdagens kulturutskott (2015). *Är samverkan modellen? – En uppföljning och utvärdering av kultursamverkansmodellen.* 2015/16:RFR4.
- Scen & Film (2021). *Enkät om Coronapandemins effekter på Scen & Films medlemmar maj 2021.*
- Scen & Film (2021b). *Svar till återstartsutredningen från Fackförbundet Scen & Film.*
- Seismonaut (2021). *Casesamling: Sammen om kunsten.*
- SFS 1974:152. *Kungörelse om beslutad ny regeringsform.*
- SFS 1997:238. *Lag om arbetslöshetsförsäkring.*
- SFS 1998:1474. *Kommittéförordning.*

- SFS 1999:1229. *Inkomstskattelag.*
- SFS 2010:2012. *Förordning om fördelning av vissa statsbidrag till regional kulturverksamhet.*
- SFS 2013:801. *Bibliotekslag.*
- SFS 2017:563. *Museilag.*
- SFS 2019:470. *Förordning om statsbidrag till kommuner som bedriver kulturskoleverksamhet.*
- SFS 2020:800. *Skollag.*
- Sjöström, Eric (2020). *Omstart för scenkonsten. Erfarenheter, idéer och tankar utifrån coronavåren 2020. En rapport från Svensk Scenkonst.*
- Sjöström, Eric (2021). *Nystartsrapporten. I skuggan av en pandemi – hot och möjligheter för Stockholms kulturliv.* Erda konsult AB.
- Skr. 2017/18:47. *Hur Sverige blir bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter – en skrivelse om politikens inriktning.*
- Skr. 2020/21:109. *Regeringens skrivelse Politik för konstnärers villkor.*
- Skr. 2020/21:133. *Regeringens skrivelse Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030.*
- SOU 2009:16. *Betänkande av Kulturutredningen – förnyelseprogram.*
- SOU 2015:21. *Mer trygghet och bättre försäkring.* Betänkande av Parlamentariska socialförsäkringsutredningen.
- SOU 2016:69. *En inkluderande kulturskola på egen grund.* Betänkande av Kulturskoleutredningen.
- SOU 2018:23. *Konstnär oavsett villkor.* Betänkande av Konstnärspolitiska utredningen.
- SOU 2019:58. *Härifrån till evigheten. En långsiktig arkivpolitik för förvaltning och kulturarv.* Betänkande av Arkivutredningen.
- SOU 2020:37. *Ett nytt regelverk för arbetslöshetsförsäkringen.* Betänkande av Utredningen om en ny arbetslöshetsförsäkring för fler, grundad på inkomster.
- Statens konstråd (2020). *Vi förändrar varandra. Kunskapsnav offentlig konst.*
- Statens konstråd (2021). *Slutrapport av regeringsuppdrag om hur bild- eller formkonstnärlig gestaltning kan integreras när staten bygger.*
- Statens konstråd (2021b). *Statens konstråds budgetunderlag 2022–2024 (reviderat).* Diarienummer: 1.1.5/2021:32.

- Statens kulturråd (2017). *Professionell samtida cirkus – en kartläggning*. Kulturrådets skriftserie 2017:4.
- Statens kulturråd (2018). *Nationell översyn kultur och hälsa. Samverkan och kunskapsutbyte mellan kultur- och hälsoområdet*.
- Statens kulturråd (2019). *Kultursamverkansmodellen. Uppföljning 2016–2017*.
- Statens kulturråd (2020). *Översyn av Skapande skola*.
- Statens kulturråd (2021). *Krisstöd till kulturen 2020 – behov och utfall*.
- Statens kulturråd (2021b). *Göra allt möjligt*.
- Statens kulturråd (2021c). *Budgetunderlag 2022–2024*.
- Statens kulturråd (2021d). *Genomlysning Kultursamverkansmodellen – Slutrapport av styrelseuppdrag Sty 2018:4, Dnr Adm 2018/169*.
- Statens kulturråd (2021e). *Kulturrådets årsredovisning 2020*.
- Statens kulturråd (2021f). *Kulturskolan i siffror*.
- Statens kulturråd (2021g). *Arrangörer. Uppföljning och kartläggning av förutsättningar*.
- Statens kulturråd (2021h). *Resultat av bidrag till kulturskolan. Uppföljning av kulturskolebidraget 2016–2018*.
- Statens medieråd (2020). *Lägesrapport 2020. Redovisning av Statens medieråds uppdrag att förstärka arbetet för ökad medie- och informationskunnighet. KU2019/01659/MD*.
- Statens skolverk (2019). *Läroplan för grundskolan, förskoleklassen och fritidshemmet 2011, reviderad 2019*.
- Statens skolverk (2021). *Covid-19-pandemins påverkan på skolväsendet. Delredovisning 3*.
- Statistiska centralbyrån (2020). *Utbildningsbakgrund och social bakgrund för antagna som påbörjat konst- och kulturutbildningar*.
- Stockholms handelskammare (2021). *Näringslivet som väcker puls. Evenemangsnäringslivet betydelse för samhällsekonomin, platsen och människornas upplevelse*.
- Svenska Bokhandlareföreningen och Svenska Förläggareföreningen (2017). *Boken 2017 – marknaden, trender och analyser*.
- Svenska Bokhandlareföreningen och Svenska Förläggareföreningen (2019). *Bokförsäljningsstatistiken. Helåret 2018*.

- Svenska Bokhandlareföreningen och Svenska förläggareföreningen (2021). *Bokförsäljningsstatistiken. Helåret 2020.*
- Svenska Filminstitutet (2021). *Budgetunderlag för åren 2022–2024.*
- Svensk biblioteksforening (2021). *Biblioteken och pandemin.*
- Svensk Scenkonst (2020). *Omstart för scenkonsten – Erfarenheter, idéer och tankar utifrån coronavåren 2020.*
- Svensk Scenkonst (2021). *Scenkonsten, pandemin och framtiden – Rapport om coronapandemins långsiktiga konsekvenser för scenkonsten.*
- Svensk Scenkonst och Scen & Film (2021). *Behov av särskilda satsningar för att säkerställa scenkonstens kompetensförsörjning efter pandemin. Skrivelse till Kultur- och demokratiministern 2021-06-04.*
- Sveriges författarfond (2021) *Budgetunderlag för år 2022.*
- Sveriges Kommuner och Landsting (2015). *Kulturpolitiskt positions-papper.*
- Sveriges Kommuner och Landsting (2019). *Ekonomirapporten, oktober 2019 – om kommunernas och regionernas ekonomi.*
- Sveriges Kommuner och Landsting (2019b). *Hur bör kultursamverkansmodellen utvecklas?*
- Sveriges Kommuner och Regioner (2020). *Ståndpunkter gällande kultursamverkansmodellen.*
- Sveriges Kommuner och Regioner (2021). *Ekonomirapporten, Maj 2021 – om kommunernas och regionernas ekonomi.*
- Sveriges Museer (2020). *Museer under press. Läget i landet enligt 96 museichefer.*
- Sveriges Museer (2021). *Museibesöken 2020. 124 museer om besöken 2020.*
- Sweco (2018). *Internationalisering av mellanledet för kulturexport. Ett pilotprojekt.*
- Tillväxtverket (2017). *Fler filminspelningar till Sverige: genom stärkta konkurrensvillkor för internationell filmproduktion. Rapport 0239.*
- Tillväxtverket, Myndigheten för kulturanalys, Tillväxtanalys, Statens kulturråd och Statistiska centralbyrån (2018). *Kreametern – analysrapport #1.*

- Tillväxtverket (2019). *Ge plats på scen! Kulturföretagen vill växa*. Rapport 0275.
- Tillväxtverket (2019b). *Regional tillväxt efter 2020. Regionernas framtida prioriteringar*. Rapport 0322.
- Tillväxtverket (2020b). *Regionalt tillväxtarbete 2019. Insatser och resultat under det gångna året*. Rapport 0322.
- Unesco (2021). *Gender and Creativity. Progress on the precipice*.
- Universitets- och högskolerådet (2016). *Kan excellens uppnås i homogena studentgrupper? En redovisning av regeringsuppdraget att kartlägga och analysera lärosätenas arbete med breddad rekrytering och breddat deltagande*.
- Vetenskapsrådet (2010). *Forskning om kultur och hälsa*.

### Pressmeddelanden och webbpublikationer

- Andersson, M. (2020). *Genomgång av regeringens företagsstöd*. [www.regeringen.se/4ae961/contentassets/09c466f1101046e3b15835da3ed8e462/presentationbilder-genomgang-av-regeringensforetagsstod.pdf](http://www.regeringen.se/4ae961/contentassets/09c466f1101046e3b15835da3ed8e462/presentationbilder-genomgang-av-regeringensforetagsstod.pdf). Hämtad den 19 maj 2021.
- Bohusläns museum. (2020). *Reality Check Covid 19. Sökes: Din berättelse*. [www.bohuslansmuseum.se/utställningar/sokes-din-berattelse/](http://www.bohuslansmuseum.se/utställningar/sokes-din-berattelse/). Hämtad den 9 september 2021.
- Bundesregierung. (2021). *Mit Kunst und Kultur aus der Isolation*. [www.bundesregierung.de/breg-de/suche/kultursommer-neustart-kultur-1881576](http://www.bundesregierung.de/breg-de/suche/kultursommer-neustart-kultur-1881576). Hämtad den 1 juli 2021.
- City of Reykjavík (2021). *Viðburðapottur Sumarborgarinnar*. <https://reykjavik.is/frettir/vidburdapottur-sumarborgarinnar>. Hämtad den 4 juni 2021.
- Culture & Business Fund Scotland (2021). *Culture & Business Fund Scotland*. [www.culturebusinessfund.scot/site/assets/files/1045/cbfs\\_application\\_guidelines\\_covid-19\\_relief\\_strand\\_v2\\_2.pdf](http://www.culturebusinessfund.scot/site/assets/files/1045/cbfs_application_guidelines_covid-19_relief_strand_v2_2.pdf). Hämtad den 4 juni 2021.
- Create NSW (2021). *Play the City (Sydney): NSW Artists and Musicians Round Two guidelines*. [www.create.nsw.gov.au/funding-](http://www.create.nsw.gov.au/funding-)



- and-support/arts-and-cultural-funding-program/play-the-city-sydney/. Hämtad den 4 juni 2021.
- Dalabuss (2021). *Kulturbuss*. [www.dalatrafik.se/sa-reser--du-med-oss/bestall-trafik/for-skolpersonal/kulturbuss/](http://www.dalatrafik.se/sa-reser--du-med-oss/bestall-trafik/for-skolpersonal/kulturbuss/). Hämtad den 4 juni 2021.
- Draken film (2020). *Streama biofilm och rädda din lokala biograf*. <https://drakenfilm.se/artikel/streama-biofilm-och-radda-din-lokala-biograf>. Hämtad den 25 augusti 2021.
- Dramaten (2021). *Hon ska beta Minou*. [www.dramaten.se/repertoar/hon-ska-heta-minou](http://www.dramaten.se/repertoar/hon-ska-heta-minou). Hämtad den 24 augusti 2021.
- ECSA (2021). *ECSA's vision on how Europe can prevent buyout contracts. An insight into buyouts affecting audiovisual composers and actual solutions to prevent them*. <https://composeralliance.org/media/250-ecsas-vision-on-how-europe-can-prevent-buyout-contracts.pdf>. Hämtad den 3 juni 2021.
- European institute of innovation and technology (2021). *2021 Call for Proposals – FAQs*. <https://eit.europa.eu/our-activities/call-for-eit-communities/2021/faq>. Hämtad den 15 augusti 2021.
- Europeiska kommissionen (2021). *New European Bauhaus: Commission launches design phase*. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_21\\_111](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_21_111). Hämtad den 16 augusti 2021.
- EU (2021). *New European Bauhaus – Om initiativet*. [https://europa.eu/new-european-bauhaus/about/about-initiative\\_sv](https://europa.eu/new-european-bauhaus/about/about-initiative_sv). Hämtad den 1 augusti 2021.
- Finansdepartementet (2021). *Välfärdskommissionen enas om flera nya åtgärder på årets första möte*. [www.regeringen.se/artiklar/2021/02/valfardskommissionen-enas-om-flera-nya-atgarder-pa-arets-forsta-mote/](http://www.regeringen.se/artiklar/2021/02/valfardskommissionen-enas-om-flera-nya-atgarder-pa-arets-forsta-mote/). Hämtad den 25 maj 2021.
- Finlands kultur- och vetenskapsinstitut (2020). *Together alone – avoin ohjelmahaku*. [http://instituutit.fi/together-alone-avoin-ohjelmahaku/?fbclid=IwAR2kpP9kvuD-EaT-zJplWm46x2\\_STIfgy3zu1RAIlyUFIR7k5chTUYbHuA8](http://instituutit.fi/together-alone-avoin-ohjelmahaku/?fbclid=IwAR2kpP9kvuD-EaT-zJplWm46x2_STIfgy3zu1RAIlyUFIR7k5chTUYbHuA8). Hämtad den 4 juni 2021.
- Flanders Arts Institute (2021). *A Fair New World?!* [www.kunsten.be/en/research/a-fair-new-world/](http://www.kunsten.be/en/research/a-fair-new-world/). Hämtad den 6 juli 2021.

- Internetstiftelsen (2020). *Digitalt utanförskap 2020 Q1 – En delrapport av undersökningen Svenskarna och internet*. <https://svenskarnaochinternet.se/rapporter/digitalt-utanforskap-2020/>. Hämtad den 24 april 2021.
- Internetstiftelsen (2020c). *Tabellbilaga för Svenskarna och internet 2020 Q3*. <https://svenskarnaochinternet.se/app/uploads/2020/11/svenskarna-och-internet-2020-tabell-q3.xlsx>. Hämtad den 25 april 2021.
- Ipsos (2021). *Enkät om frilansande klassiska sångsolisters arbets-situation*. <https://docplayer.se/207534993-Enkat-om-frilansande-klassiska-sangsolisters-arbets-situation-ipsos.html>. Hämtad den 26 maj 2021.
- Kaaitheater (2021). *How to live and work now*. [www.kaaitheater.be/nl/how-to-live-work-now](http://www.kaaitheater.be/nl/how-to-live-work-now). Hämtad den 4 juni 2021.
- Kauraisa, P. och Granditsky, D. (2020). *Evenemangsnäringsen i fritt fall*. [www.scenscenkonst.se/aktuellt/nyhetsarkiv/evenemangснаering-en-i-fritt-fall/](http://www.scenscenkonst.se/aktuellt/nyhetsarkiv/evenemangснаering-en-i-fritt-fall/). Hämtad den 6 maj 2021.
- KLYS (2021). *Sammanfattning av resultatet från KLYS SGI-enkät*. <https://klys.se/wp-content/uploads/2015/11/Sammanfattning-av-resultat-for-KLYS-SGI-enkat.pdf>. Hämtad den 20 augusti 2021.
- KLYS (2020). *KLYS yttrande över SOU 2020:37 Ett nytt regelverk för arbetslöshetsförsäkringen*. [www.klys.se/wp-content/uploads/2020/10/KLYS-yttrande-over-SOU-2020-37-om-ny-arbetsloshetsforsakring.pdf](http://www.klys.se/wp-content/uploads/2020/10/KLYS-yttrande-over-SOU-2020-37-om-ny-arbetsloshetsforsakring.pdf). Hämtad den 25 maj 2021.
- Kompetenscentrum för kultur och hälsa (2021). *Ny studie om kulturens betydelse under coronapandemin*. <https://kulturochhalsa.sll.se/kulturens-betydelse>. Hämtad den 16 augusti 2021.
- Kulturdepartementet Norge (2021). *Raja dobler stimuleringsordningen for kultur og ber Kulturrådet behandle alle avslag på nytt*. [www.regjeringen.no/no/aktuelt/raja-dobler-stimuleringsordningen-for-kultur-og-ber-kulturradet-behandle-alle-avslag-pa-nytt/id2844995/](http://www.regjeringen.no/no/aktuelt/raja-dobler-stimuleringsordningen-for-kultur-og-ber-kulturradet-behandle-alle-avslag-pa-nytt/id2844995/). Hämtad den 4 juni 2021.

- Kulturdepartementet Norge (2021b). *Kulturdepartementet forlenger stimulerings- og kompensasjonsordningene og gir nytt oppdrag til Norsk kulturråd og Norsk filminstitutt*. [www.regjeringen.no/no/aktuelt/kulturdepartementet-forlenger-stimulerings-og-kompensasjonsordningene-og-gir-nytt-oppdrag-til-norsk-kulturrad-og-norsk-filminstitutt/id2830637/](http://www.regjeringen.no/no/aktuelt/kulturdepartementet-forlenger-stimulerings-og-kompensasjonsordningene-og-gir-nytt-oppdrag-til-norsk-kulturrad-og-norsk-filminstitutt/id2830637/). Hämtad den 4 juni 2021.
- Kulturministeriet (2021). *Corona-samarbejde var en succes*. <https://kum.dk/aktuelt/nyheder/corona-samarbejde-var-en-succes>. Hämtad den 4 juni 2021.
- Kulturrådet Norge (2021). *Digital kultur, estetiske praksiser – i koronaens tid*. [www.kulturradet.no/documents/10157/62ae110ac5c9-45ac-9c7d-56822e6b4ead](http://www.kulturradet.no/documents/10157/62ae110ac5c9-45ac-9c7d-56822e6b4ead). Hämtad den 4 juni 2021.
- Kulturrådet Norge (2021b). *Nå kan du søke på Kulturrådets nye korona-ordning*. [www.kulturradet.no/norsk-kulturfond/vis-artikkel/-/na-kan-du-soke-pa-kulturradets-nye-korona-ordning](http://www.kulturradet.no/norsk-kulturfond/vis-artikkel/-/na-kan-du-soke-pa-kulturradets-nye-korona-ordning). Hämtad den 4 juni 2021.
- Kungliga biblioteket (2021b). *Bibliotek 2020, tabeller*. <https://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:kb:publ-95>. Hämtad den 21 maj 2021.
- Kungliga Operan (2021). *Stå på scenen med Kungliga Baletten!* <https://via.tt.se/pressmeddelande/sta-pa-scenen-med-kungliga-baletten?publisherId=1776097&releaseId=3298912>. Hämtad den 9 september 2021.
- Kungliga Tekniska Högskolan (2020). *Ny teknik gör det möjligt att musicera ihop på distans*. [www.kth.se/aktuellt/nyheter/ny-teknik-gor-det-mojligt-att-musicera-ihop-pa-distans-1.1021624](http://www.kth.se/aktuellt/nyheter/ny-teknik-gor-det-mojligt-att-musicera-ihop-pa-distans-1.1021624). Hämtad den 9 september 2021.
- Liverpool City Region (2021). *Five-year plan for culture revealed as effect of Covid-19 pandemic on Liverpool City Region's creative industry is laid bare*. [www.liverpoolcityregion-ca.gov.uk/five-year-plan-for-culture-revealed-as-effect-of-covid-19-pandemic-on-liverpool-city-regions-creative-industry-is-laid-bare/](http://www.liverpoolcityregion-ca.gov.uk/five-year-plan-for-culture-revealed-as-effect-of-covid-19-pandemic-on-liverpool-city-regions-creative-industry-is-laid-bare/). Hämtad den 4 juni 2021.

- Ministère de la culture (2021). *Pass Culture: permettre à tous les jeunes de 18 ans d'accéder à la culture*. [www.culture.gouv.fr/Actualites/Pass-Culture-permettre-a-tous-les-jeunes-de-18-ans-d-acceder-a-la-culture](http://www.culture.gouv.fr/Actualites/Pass-Culture-permettre-a-tous-les-jeunes-de-18-ans-d-acceder-a-la-culture). Hämtad den 1 juli 2021.
- Musikcentrum Riks (2020). *Skrämmande siffror: Var tredje musiker på väg att lämna yrket*. [https://static1.squarespace.com/static/5450bc43e4b02739e9657d91/t/5f46c3527bc385420a0dd1b8/1598473043463/PM\\_200827Var+tredje+musiker.pdf](https://static1.squarespace.com/static/5450bc43e4b02739e9657d91/t/5f46c3527bc385420a0dd1b8/1598473043463/PM_200827Var+tredje+musiker.pdf). Hämtad den 19 maj 2021.
- New York State (2021). *Governor Cuomo Marshals the Return of the Performing Arts to New York with "NY PopsUp"*. [www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-marshals-return-performing-arts-new-york-ny-popsup](http://www.governor.ny.gov/news/governor-cuomo-marshals-return-performing-arts-new-york-ny-popsup). Hämtad den 4 juni 2021.
- NOD (2021). *NOD:s lägesbild – Lägesbild om den ideella kultursektorns utmaningar under coronapandemin*. [www.nodsverige.se/wp-content/uploads/2021/02/lagesbild-jan-2021-2.pdf](http://www.nodsverige.se/wp-content/uploads/2021/02/lagesbild-jan-2021-2.pdf). 14 maj 2021.
- Norrtälje museer (2021). *Kulturarv i coronatider*. <https://kultur.norrtalje.se/web/arena/kulturarv-i-coronatider>. Hämtad den 24 augusti 2021.
- North Sweden European Office (2021). *Nya innovationsmöjligheter för kulturella och kreativa näringar*. [www.northsweden.eu/nyheter/2021/nya-innovationsmoeligheter-foer-kulturella-och-kreativa-naeringar/](http://www.northsweden.eu/nyheter/2021/nya-innovationsmoeligheter-foer-kulturella-och-kreativa-naeringar/). Hämtad den 25 augusti 2021.
- NSW Government (2021). *Dine & Discover NSW*. [www.service.nsw.gov.au/campaign/dine-discover-nsw](http://www.service.nsw.gov.au/campaign/dine-discover-nsw). Hämtad den 7 juni 2021.
- Nämnden för hemslojdsfrågor (2020). *Avsaknad av avtal inom slöjdsfären*. <https://nfh.se/nyheter/nyhetsarkiv/2020-04-09-avsaknad-av-avtal-inom-slojdsfaren.html>. Hämtad den 5 maj 2021.
- OECD (2020). *Culture shock: COVID-19 and the cultural and creative sectors*. [www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/culture-shock-covid-19-and-the-cultural-and-creative-sectors-08da9e0e/#section-d1e44](http://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/culture-shock-covid-19-and-the-cultural-and-creative-sectors-08da9e0e/#section-d1e44). Hämtad den 19 maj 2021.
- Post- och telestyrelsen (2020). *PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2019, tabellbilaga*. [www.pts.se/globalassets/startpage/dokument/icke-legala-dokument/rapporter/2020/internet/mobiltacknings-och-bredbandskartlaggning-2019/pts-mobiltacknings-och-bredbandskartlaggning-2019.xlsx](http://www.pts.se/globalassets/startpage/dokument/icke-legala-dokument/rapporter/2020/internet/mobiltacknings-och-bredbandskartlaggning-2019/pts-mobiltacknings-och-bredbandskartlaggning-2019.xlsx). Hämtad den 23 april 2021.

- Region Dalarna (2021). *Utlysning hemmaresidens bild och form*. [www.regiondalarna.se/om-regionen/stod-och-stipendier/sarskilda-utlysningar/hemmaresidens/](http://www.regiondalarna.se/om-regionen/stod-och-stipendier/sarskilda-utlysningar/hemmaresidens/). Hämtad den 10 september 2021.
- Region Värmland (2020). *Kreativ karantän – ett residens hemma*. [www.regionvarmland.se/kultur/kulturutveckling/kulturens-nyheter/2020/06/kreativ-karantan/](http://www.regionvarmland.se/kultur/kulturutveckling/kulturens-nyheter/2020/06/kreativ-karantan/). Hämtad den 13 augusti 2021.
- Regeringen (2016). *Ett levande och gemensamt kulturarv*. [www.regeringen.se/artiklar/2016/09/ett-levande-och-gemensamt-kulturarv/](http://www.regeringen.se/artiklar/2016/09/ett-levande-och-gemensamt-kulturarv/). Hämtad den 1 augusti 2021.
- Regeringen (2019). *Regeringen inrättar en välfärdskommission för att stärka välfärden*. [www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/07/regeringen-inrattar-en-valfardskommission-for-att-starka-valfarden/](http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/07/regeringen-inrattar-en-valfardskommission-for-att-starka-valfarden/). Hämtad den 11 maj 2021.
- Regeringen (2020). *Tillskott till kommunsektorn med anledning av covid-19*. [www.regeringen.se/artiklar/2020/04/om-krispaketet-till-kommunsektorn/](http://www.regeringen.se/artiklar/2020/04/om-krispaketet-till-kommunsektorn/). Hämtad den 18 augusti 2021.
- Regeringen (2020b). *Sakråd den 4 november om publikfrågor*. [www.regeringen.se/artiklar/2020/11/sakrad-den-4-november-om-publikfragor/](http://www.regeringen.se/artiklar/2020/11/sakrad-den-4-november-om-publikfragor/). Hämtad den 3 juni 2021.
- Regeringen (2021). *Regeringens plan för avveckling av restriktioner*. [www.regeringen.se/artiklar/2021/05/regeringens-plan-for-avveckling-av-restriktioner/](http://www.regeringen.se/artiklar/2021/05/regeringens-plan-for-avveckling-av-restriktioner/). Hämtad den 10 augusti 2021.
- Regeringen (2021b). *Kris och stimulansstöd till kulturområdet*. [www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/05/kris--och-stimulansstod-till-kulturomradet/](http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/05/kris--och-stimulansstod-till-kulturomradet/). Hämtad den 4 juni 2021.
- Regeringen (2021c). *Evenemangsstöd*. [www.regeringen.se/regeringens-politik/regeringens-arbete-med-coronapandemin/foretag-evenemangsstod/](http://www.regeringen.se/regeringens-politik/regeringens-arbete-med-coronapandemin/foretag-evenemangsstod/). Hämtad den 4 juni 2021.
- Regeringen (2021d). *Digitaliseringsstrategin*. [www.regeringen.se/regeringens-politik/digitaliseringsstrategin/](http://www.regeringen.se/regeringens-politik/digitaliseringsstrategin/). Hämtad den 23 april 2021.
- Regeringen (2021e). *Välfärdskommissionen*. [www.regeringen.se/regeringens-politik/valfardskommissionen/](http://www.regeringen.se/regeringens-politik/valfardskommissionen/). Hämtad den 16 augusti 2021.

- Regeringen (2021f). *Frågor och svar om Team Sweden*.  
[www.regeringen.se/informationsmaterial/2016/06/fragor-och-svar-om-team-sweden](http://www.regeringen.se/informationsmaterial/2016/06/fragor-och-svar-om-team-sweden). Hämtad den 4 maj 2021.
- Riksantikvarieämbetet (2021c). *Uppdraget att kartlägga kulturarvsarbetets betydelse för skolväsendet samt att främja samverkan mellan skolväsendet och kulturarvsinstitutionerna*. [www.raa.se/aktuellt/aktuella-fragor/regeringsuppdrag/uppdraget-att-kartlagga-kulturarvsarbetets-betydelse-for-skolvasendet-samt-att-framja-samverkan-mellan-skolvasendet-och-kulturarvsinstitutionerna/](http://www.raa.se/aktuellt/aktuella-fragor/regeringsuppdrag/uppdraget-att-kartlagga-kulturarvsarbetets-betydelse-for-skolvasendet-samt-att-framja-samverkan-mellan-skolvasendet-och-kulturarvsinstitutionerna/). Hämtad den 4 juni 2021.
- Riksteatern (2021). *Hur kommer pandemin påverka anslagen till kulturen?* [www.riksteatern.se/globalassets/riksteatern.se/press/20210319\\_undersokning\\_riksteatern\\_sifo.pdf](http://www.riksteatern.se/globalassets/riksteatern.se/press/20210319_undersokning_riksteatern_sifo.pdf). Hämtad den 12 maj 2021.
- Riksteatern Sörmland (2021). *Koreografiska utflykter*. [www.riksteatern.se/forening/riksteatern-sormland/nyheter/Mer\\_om\\_Koreografiska\\_utflykter/](http://www.riksteatern.se/forening/riksteatern-sormland/nyheter/Mer_om_Koreografiska_utflykter/). Hämtad den 26 augusti 2021.
- Scottish Government (2021). *Scotland's Creative Digital Initiative*. [www.gov.scot/news/scotlands-creative-digital-initiative/](http://www.gov.scot/news/scotlands-creative-digital-initiative/). Hämtad den 4 juni 2021.
- Skatteverket (2021). *Olika stiftelsetyper – anslagsstiftelser*. [www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2014.4/1735.html#h-Anslagsstiftelser](http://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/edition/2014.4/1735.html#h-Anslagsstiftelser). Hämtad den 25 augusti 2021.
- Statens historiska museer (2020). *Myndigheten lanserar digital undervisningsresurs*. <https://shm.se/myndigheten-lanserar-digital-undervisningsresurs/>. Hämtad den 23 augusti 2021.
- Statens kulturråd (2021i). *Kreativa Europa 2021–2027*. [www.kulturradet.se/kreativa-europa/kreativa-europa-2021-2027/](http://www.kulturradet.se/kreativa-europa/kreativa-europa-2021-2027/). Hämtad den 1 augusti 2021.
- Statens kulturråd (2021j). *Tillgängligt kulturliv*. [www.kulturradet.se/i-fokus/tillgangligt-kulturliv/](http://www.kulturradet.se/i-fokus/tillgangligt-kulturliv/). Hämtad den 2 augusti 2021.
- Statistiska centralbyrån (2020b). *Statistik om personer med funktionsnedsättning, tabeller 2018–2019*. [www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/levnadsforhallanden/levnadsforhallanden/undersokningarna-av-levnadsforhallanden-ulf-silc/pong/tabell-och-diagram/statistik-om-personer-med-funktionsnedsattning/tabeller-20182019/](http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/levnadsforhallanden/levnadsforhallanden/undersokningarna-av-levnadsforhallanden-ulf-silc/pong/tabell-och-diagram/statistik-om-personer-med-funktionsnedsattning/tabeller-20182019/). Hämtad den 3 juni 2021.

- Statistiska centralbyrån (2021). *Pandemiåret kostade näringar inom kultur, nöje och fritid 13 miljarder*. [www.scb.se/pressmeddelande/pandemiaret-kostade-naringar-inom-kultur-noje-och-fritid-13-miljarder/](http://www.scb.se/pressmeddelande/pandemiaret-kostade-naringar-inom-kultur-noje-och-fritid-13-miljarder/). Hämtad den 25 februari 2021.
- Statistiska centralbyrån (2021b). *Genomsnittlig månadslön och lönespridning efter sektor, yrke (SSYK 2012) och kön. År 2014 – 2019*. [www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START\\_\\_AM\\_\\_AM\\_0110\\_\\_AM0110A/LoneSpridSektorYrk4A/](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__AM__AM_0110__AM0110A/LoneSpridSektorYrk4A/). Hämtad den 2 juni 2021.
- Statsrådet (2021). *Forsknings- och kulturminister Kurvinen inleder återuppbyggandet av kulturen*. <https://valtioneuvosto.fi/sv/-/1410845/forsknings-och-kulturminister-kurvinen-inleder-ateruppbyggandet-av-kulturen>. Hämtad den 1 juli 2021.
- Staatsministerin für Kultur und Medien (2021). *Neustart kultur*. [www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/staatsministerin-fuer-kultur-und-medien/neustart-kultur-startet-1775272](http://www.bundesregierung.de/breg-de/bundesregierung/staatsministerin-fuer-kultur-und-medien/neustart-kultur-startet-1775272). Hämtad den 4 juni 2021.
- Stockholms filmfestival (2021). *Stafettfilmen*. [www.stockholmfilmfestival.se/sv/stafettfilmen](http://www.stockholmfilmfestival.se/sv/stafettfilmen). Hämtad den 25 augusti 2021.
- Stockholms konstnärliga högskola (2018). *Opera extravaganza!* [www.uniarts.se/aktuellt/evenemang/evenemang-vt-2018/opera-extravaganza](http://www.uniarts.se/aktuellt/evenemang/evenemang-vt-2018/opera-extravaganza). Hämtad den 9 september 2021.
- Svensk biblioteksförning (2019). *Yttrande över Förslag till nationell biblioteksstrategi*. [www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/](http://www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/). Hämtad den 10 juni 2021.
- Svensk biblioteksförning (2021b). *Panelsamtal om biblioteken och pandemin nu på webben*. [www.biblioteksforeningen.se/nyheter/panelsamtal-om-biblioteken-och-pandemin-nu-pa-webben/](http://www.biblioteksforeningen.se/nyheter/panelsamtal-om-biblioteken-och-pandemin-nu-pa-webben/). Hämtad den 21 maj 2021.
- Svenska Förläggareföreningen (2019). *Yttrande över Förslag till nationell biblioteksstrategi*. [www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/](http://www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/). Hämtad den 10 juni 2021.

- Sveriges författarfond (2019). *Yttrande över Förslag till nationell biblioteksstrategi*. [www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/](http://www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/). Hämtad den 10 juni 2021.
- Sveriges Kommuner och Landsting (2017). *Yttrande över SOU 2016:69. En inkluderande kulturskola på egen grund*. [www.regeringen.se/remisser/2016/11/remiss-sou-201669-en-inkluderande-kulturskola-pa-egen-grund/](http://www.regeringen.se/remisser/2016/11/remiss-sou-201669-en-inkluderande-kulturskola-pa-egen-grund/). Hämtad den 21 juni 2021.
- Sveriges Kommuner och Landsting (2019c). *Yttrande över Förslag till nationell biblioteksstrategi*. [www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/](http://www.regeringen.se/remisser/2019/06/remiss-av-rapporten-demokratins-skattkammare---forslag-till-en-nationell-biblioteksstrategi/). Hämtad den 10 juni 2021.
- Sveriges Kommuner och Regioner (2021b). *E-böcker*. <https://skr.se/skr/skolakulturfrid/kulturfrid/bibliotek/ebocker.89.html>. Hämtad den 19 augusti 2021.
- Sveriges konstföreningar (2018). *Sveriges Konstföreningars yttrande över betänkandet SOU 2018:23 Konstnär – oavsett villkor?* [www.regeringen.se/4a601f/contentassets/6fc336ca8ac649d5b149b8933592c7db/sveriges-konstforeningar.pdf](http://www.regeringen.se/4a601f/contentassets/6fc336ca8ac649d5b149b8933592c7db/sveriges-konstforeningar.pdf). Hämtad den 25 maj 2021.
- SVT (2021). *Hemmakultur i SVT – vill visa hopp*. <https://omoss.svt.se/arkiv/nyhetsarkiv/2021-03-02-hemmakultur-i-svt---vill-visa-hopp.html>. Hämtad den 23 augusti 2021.
- Säätiöt ja rahastot (2021). *Stiftelsernas stöd*. [www.saatiotrahastot.fi/sv/stiftelsernas-stod](http://www.saatiotrahastot.fi/sv/stiftelsernas-stod). Hämtad den 1 augusti 2021.
- TCO (2020). *Remissvar på Ett nytt regelverk för arbetslöshetsförsäkringen, SOU 2020:37*. [www.tco.se/globalassets/2020/rapporter/tco-remissvar-sou-2020.37.pdf](http://www.tco.se/globalassets/2020/rapporter/tco-remissvar-sou-2020.37.pdf). Hämtad den 20 augusti 2021.
- Tillväxtverket (2020). *Restrender före och efter corona*. <https://tillvaxtverket.se/kampanjer/stora-turismpriset/restrender-fore-och-efter-corona.html>. Hämtad den 12 maj 2021.
- Tillväxtverket (2021). *Kreametern – Statistik*. <https://tillvaxtverket.se/statistik/kulturella-och-kreativa-naringar/kreametern---statistik.html>. Hämtad den 16 augusti 2021.



- TV4 (2020). *Se upp för Jönssonligan får premiär på C More*.  
<https://press.tv4.se/post/se-upp-for-jonssonligan-far-premiar-pa-c-more>. Hämtad den 20 augusti 2021.
- Unesco (2021b). *International year of creative economy for sustainable development*. <https://en.unesco.org/news/international-year-creative-economy-sustainable-development>. Hämtad den 5 maj 2021.
- Värmlands biografnätverk (2020). *Se filmen om Greta hemma idag & samtidigt stötta en #BioNäraDig*. [www.varmland.bio/stotta-din-lokala-biograf-se-greta/](http://www.varmland.bio/stotta-din-lokala-biograf-se-greta/). Hämtad den 25 augusti 2021.

### Media och debattartiklar

- Andersson, E. (2021). Svenska politiker sneglar avundsjukt på dansk modell. *Svenska Dagbladet*, den 10 januari 2021. [www.svd.se/svenska-politiker-sneglar-avundsjukt-pa-dansk-modell](http://www.svd.se/svenska-politiker-sneglar-avundsjukt-pa-dansk-modell). Hämtad den 1 augusti 2021.
- Amréus, L.; Follin, A.; Grönvall, K.; Malmström, J. och Åström Iko, K. (2021). Digitalisera kulturarvet för demokratins skull. *Dagens Nyheter*, den 3 januari 2021. [www.dn.se/debatt/digitalisera-kulturarvet-for-demokratins-skull/](http://www.dn.se/debatt/digitalisera-kulturarvet-for-demokratins-skull/). Hämtad den 21 maj 2021.
- Edenborg, C. (2018). Den vikande kritiken. *Aftonbladet*, den 13 februari 2018. [www.aftonbladet.se/kultur/a/A2Pv95/den-vikande-kritiken](http://www.aftonbladet.se/kultur/a/A2Pv95/den-vikande-kritiken). Hämtad den 4 maj 2021.
- Follin, A. med flera (2021). Kunskap om vår historia riskerar att förloras för alltid. *Dagens Nyheter*, den 9 maj 2021. [www.dn.se/debatt/kunskap-om-var-historia-riskerar-att-forloras-for-alltid/](http://www.dn.se/debatt/kunskap-om-var-historia-riskerar-att-forloras-for-alltid/). Hämtad den 30 juni 2021.
- Färlin, J. (2020). Så blir operan med pandemins utmaningar. *Dagens Nyheter*, den 22 oktober 2020. [www.dn.se/kultur/sa-blir-operan-med-pandemins-utmaningar/](http://www.dn.se/kultur/sa-blir-operan-med-pandemins-utmaningar/). Hämtad den 24 augusti 2021.
- Hartelius, A. (2018). Så lyckas man med digitala prenumerationer. *Resumé*, den 12 juni 2018. [www.resume.se/kommunikation/media/sa-lyckas-man-med-digitala-prenumerationer/](http://www.resume.se/kommunikation/media/sa-lyckas-man-med-digitala-prenumerationer/). Hämtad den 1 augusti 2021.

- Sveriges Radio (2010). Kulturrådet: Access har gett många nya jobb. *Sveriges Radio*, den 1 mars 2010. <https://sverigesradio.se/artikel/3477753>. Hämtad den 15 juni 2021.
- SVT Nyheter (2019). E-böcker populära men dyra – biblioteken tvingas köpa färre vanliga böcker. *SVT Nyheter*, den 10 oktober 2019. [www.svt.se/nyheter/lokalt/norrbotten/allt-fler-lanar-e-bocker-men-det-kostar-for-biblioteken](http://www.svt.se/nyheter/lokalt/norrbotten/allt-fler-lanar-e-bocker-men-det-kostar-for-biblioteken). Hämtad den 22 maj 2021.
- SVT Nyheter (2021). Beskedet: Publikrestriktionerna förlängs för konserter och teater. *SVT Nyheter*, den 23 augusti 2021. [www.svt.se/kultur/folkhalsomyndighetens-besked-om-uteblivna-lattnader-ror-upp-i-kulturbranschen](http://www.svt.se/kultur/folkhalsomyndighetens-besked-om-uteblivna-lattnader-ror-upp-i-kulturbranschen). Hämtad den 23 augusti 2021.
- SVT Nyheter (2021b). Donnez gör digital dansbandssuccé – Har nått två miljoner visningar. *SVT Nyheter*, den 9 april 2021. [www.svt.se/kultur/donnes-gjorde-digital-dansbandssucce](http://www.svt.se/kultur/donnes-gjorde-digital-dansbandssucce). Hämtad den 1 augusti 2021.
- Ångström, A. (2020). Digitala konserter lockar: ”Mångdubbelt fler tittare”. *Svenska Dagbladet*, den 28 april 2020. [www.svd.se/digitala-konserter-lockar-mangdubbelt-fler-tittare](http://www.svd.se/digitala-konserter-lockar-mangdubbelt-fler-tittare). Hämtad den 1 augusti 2021.

# Kommittédirektiv 2020:143

## Återstart för kulturen – återhämtning och utveckling efter coronapandemin

Beslut vid regeringssammanträde den 22 december 2020

### Sammanfattning

En särskild utredare ska, med anledning av covid-19-pandemin, sammanfatta de konsekvenser pandemin inneburit och allttjämt innebär för kultursektorn och analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa. Syftet är att bidra till att skapa goda förutsättningar för kultursektorns återstart och utveckling samt möjliggöra att Sverige har ett starkt, hållbart och oberoende kulturliv i alla delar av landet.

Utredaren ska bl.a.

- analysera kultursektorns förutsättningar för att återhämta sig och vid behov lämna förslag på åtgärder som kan bidra till att kultursektorn lättare kan återstarta, återhämta sig och utvecklas under och efter pandemin så att kulturen har förutsättningar att vara en stark och oberoende kraft i samhällsutvecklingen,
- synliggöra nya initiativ för att tillgängliggöra kultur som har etablerats eller utvecklats under pandemin och som har potential att positivt bidra till att nå de nationella kulturpolitiska målen och vid behov föreslå åtgärder för att stärka sådana initiativ, och
- identifiera strukturella problem inom landets kultursektor och kulturella infrastruktur som har synliggjorts till följd av pandemin och vid behov föreslå åtgärder för att stärka kultursektorns hållbarhet.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2021.

## Pandemins effekter på kulturlivet i Sverige

Kultur förenar oss, skapar sammanhang, vidgar perspektiv och inspirerar till nya tankar. Kultur är det som gör oss till människor. De övergripande nationella målen för kulturpolitiken är att kulturen ska vara en dynamisk, utmanande och obunden kraft med yttrandefriheten som grund, att alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet och att kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet ska prägla samhällets utveckling. Ett livskraftigt kulturliv och en stabil infrastruktur för kultur över hela landet, som är tillgänglig för alla, är en viktig del av välfärden i ett demokratiskt och hållbart samhälle. Sverige ska vara en kulturnation att räkna med.

Med pandemins intåg i världen utmanas Sveriges kulturliv i grunden och därmed det svenska välfärdssamhället. Kulturupplevelser bygger ofta på att människor träffas och tar del av eller utövar kulturella verksamheter tillsammans. Den professionella och affärsmässiga hållbarheten grundar sig därmed på att människor kan samlas. Möjligheten att samlas är för närvarande begränsad genom förordningen (2020:114) om förbud mot att hålla allmänna sammankomster och offentliga tillställningar, lokala föreskrifter som meddelats av länsstyrelserna och Folkhälsomyndighetens föreskrifter, rekommendationer och allmänna råd. Kulturens förutsättningar har kraftigt begränsats genom de restriktioner som har varit nödvändiga under pandemin.

Människors ändrade beteenden till följd av restriktionerna har slagit hårt mot många kulturverksamheter. Sannolikt kommer detta att påverka kultursektorn under en lång tid framöver och även efter att restriktionerna har hävts. Minskat utbyte och samarbete såväl nationellt som internationellt har påverkat och fortsätter att påverka det konstnärliga eller kunskapsmässiga innehållet. Det finns en risk att delar av kultursektorn slås ut.

Kultursverige är ett kulturellt ekosystem, en väv av kulturskapande som utgörs av små och stora arrangörer, som arrangerar konserter, festivaler, scenkonst, filmvisningar, utställningar och mycket annat. Musik, mode, design, digitala produkter och upplevelser framställs inom de kreativa näringarna. Det är stora och små aktörer, allt från konserter som drar publik i tiotusental till små fristående grupper och frilansande aktörer. Såväl de stora evenemangsarrangörerna som de kommersiellt småskaligt drivna arrangörerna, institutionerna och

aktörerna är viktiga för kulturlivets mångfald. Innan pandemin bröt ut fanns det cirka 128 000 verksamheter inom kulturella och kreativa näringar i Sverige. Drygt 146 000 personer är anställda inom sektorn. Sektorns bidrag till BNP var minst 130 miljarder kronor eller 3,1 procent år 2015. En stor del av svenskt kulturliv är inte och har aldrig varit offentligt finansierad, utan har stått på egna ben. I augusti 2020 rapporterade Skatteverket att omständigheterna fortfarande är tuffa för områdena kultur, nöje och fritid. Av rapporten framgår att månadsdeklarationerna för maj månad 2020 jämfört med motsvarande månad 2019 visade på en nedgång i omsättningen inom kultur, nöje och fritid med 34 procent. Motsvarande siffra för juni var 29 procent. Bland de delar av branschen som tappade mest i omsättning i juni fanns konstnärlig och kulturell verksamhet, med en nedgång på 62 procent. De tidiga indikationerna för arbete utfört under juli månad tyder även på en minskning om 15 procent i lönesumma och 25 procent i antalet anställda jämfört med samma månad föregående år inom området kultur, nöje och fritid.

En konsekvens av pandemin är att nationella, regionala och lokala kulturinstitutioner, i såväl ideell, kommersiell som i offentlig regi, har fått kraftigt minskade intäkter. Den fria kultursektorns, enskilda konstnärers och ideella krafters inkomstmöjligheter har försämrats avsevärt eller upphört helt, samtidigt som det t.ex. blivit tydligt att många kulturaktörer har svårigheter att ta del av de offentliga trygghetssystemen. Även arrangörsledet, som har en stor betydelse för att kultur ska nå ut i hela landet och för konstnärernas arbetsmarknad, brottades redan innan pandemin med utmaningar kopplat till exempelvis minskat föreningsengagemang och minskad köpkraft. På sikt riskerar betydande delar av kulturens infrastruktur med verksamheter runt om i landet att försvinna till följd av pandemins konsekvenser. Det hotar även värden av vårt gemensamma kulturarv och dess samlingar. Utvecklingen inom kultursektorn till följd av pandemin får också en negativ inverkan på andra samhällssektorer, som besöksnäringen och möjligheten till hållbar regional utveckling i alla delar av landet. Detta eftersom kulturlivet inte bara förverkligar viktiga ambitioner om bildning och kultur, utan också tillför konkreta värden av stor vikt för tillväxt, näringsliv, sysselsättning, innovation och ekonomisk utveckling.

Den pågående krisen inom kultursektorn påverkar oss som land. Den påverkar allas vår möjlighet att delta i och ta del av kultur och

kulturarv. Det finns därför skäl att låta en särskild utredare se över pandemins inverkan på kultursektorn och analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa samt vid behov lämna förslag på åtgärder som kan bidra till att kultursektorn lättare kan återstarta, återhämta sig och utvecklas under och efter pandemin så att kulturen har förutsättningar att vara en stark och oberoende kraft i samhällsutvecklingen. Utredaren bör förhålla sig till de åtgärder som har vidtagits för att mildra de ekonomiska konsekvenserna för kultursektorn.

Utredaren ska därför

- sammanfatta de konsekvenser som pandemin inneburit och alltså innebär för kultursektorn, lokalt, regionalt och nationellt, och analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa.

### **Uppdraget att återstarta och utveckla kulturlivet under och efter pandemin**

#### *Vilka insatser behövs?*

Pandemin har allvarligt påverkat kultursektorn. För att bärande delar av kulturlivet ska kunna överleva och återstarta efter pandemin har regeringen vidtagit en rad särskilda insatser för att mildra de ekonomiska konsekvenserna för kultursektorn och regeringen fortsätter att följa utvecklingen inom området. Samtidigt har pandemin också, som alla kriser, inneburit lärdomar och nya initiativ. En återstart och återhämtning av kulturlivet innebär inte bara en möjlighet att reparera det som gått sönder, utan också en möjlighet att tänka nytt och stimulera till ett mer hållbart kulturliv genom en kulturpolitik som når närmare de kulturpolitiska målen i fråga om tillgänglighet, delaktighet, kreativitet, mångfald och konstnärlig kvalitet. Målet är ett samhälle där kulturen är en stark och oberoende kraft i samhällsutvecklingen.

De enskilda kulturskaparna tillhör kulturlivets absoluta fundament och att kulturskapare kan arbeta under rimliga villkor är därför en förutsättning för ett vitalt kulturliv. En livskraftig kultursektor som människor vågar satsa på yrkesmässigt skapar även förutsättningar för andra svenska näringar, som export- och besöksnäringen. Att delta i kulturlivet skapar även värden som välbefinnande och gemenskap. Kulturlivets betydelse framhålls även i FN:s konvention

om barnets rättigheter (barnkonventionen), som bland annat lyfter fram barnets rätt att till fritt och till fullo delta i det kulturella och konstnärliga livet. Kultursektorn står i och med krisen inför ett betydande kompetenstapp som riskerar att ha en negativ inverkan på framtida möjligheter att uppnå de nationella kulturpolitiska målen. För kulturens återstart och samhällets långsiktiga välmående är det viktigt att de kulturella kompetenserna finns kvar inom kulturområdet.

Kulturens infrastruktur och möjligheten att ta del av kultur skiljer sig åt i olika delar av landet. Förutsättningarna för att återstarta, återhämta och utveckla kulturlivet ser därför olika ut. Det finns därför ett behov att i analyser och förslag ta hänsyn till kultursektorns skilda förutsättningar i olika delar av landet.

Flera länder, däribland Sverige, har vidtagit åtgärder för att skydda och stimulera kulturlivet. Det finns därför ett värde i att också analysera hur närliggande länder hanterat pandemins konsekvenser för kultursektorn i syfte att identifiera goda exempel.

Utredaren ska därför

- analysera kultursektorns förutsättningar för att återhämta sig och vid behov lämna förslag på åtgärder som kan bidra till att kultursektorn lättare kan återstarta, återhämta sig och utvecklas under och efter pandemin så att kulturen har förutsättningar att vara en stark och oberoende kraft i samhällsutvecklingen,
- föreslå hur kompetens kan utvecklas och säkras samt bidra till verksamhetsutveckling inom kulturområdet under krisen,
- i ovanstående analyser och förslag ta särskild hänsyn till kultursektorns skilda förutsättningar i olika delar av landet, och
- ge exempel på insatser för kulturlivets överlevnad och återstart i länder i Sveriges närområde.

Utredaren ska inte lämna förslag som berör skatteområdet.

### *Nya sätt att tillgängliggöra kultur*

Av de nationella kulturpolitiska målen framgår att alla ska ha möjlighet att delta i kulturlivet. Kultur ska vara tillgänglig för alla i hela Sverige. Under pandemin har flera nya och kreativa initiativ utvecklats för att tillgängliggöra kultur, bland annat i digital form. Många

initiativ har resulterat i positiva effekter som att fler än tidigare har kunnat ta del av ett specifikt evenemang, att nya målgrupper har nåtts, att nya former för delaktighet utvecklas och att ett bredare innehåll har kunnat erbjudas.

Vid sidan av att politiken ska sträva efter att återstarta kulturlivet efter pandemin ska också de nya initiativ och lärdomar som tillkommit runt om i Sverige under krisen tas till vara, så att kulturlivet kan komma starkare ur pandemin. Dessa initiativ kan ha potential att möjliggöra ett bredare utbud av kultur som når fler människor.

Utredaren ska därför

- synliggöra nya initiativ för att tillgängliggöra kultur som har etablerats eller utvecklats under pandemin och som har potential att positivt bidra till kultursektorns strävan att nå de kulturpolitiska målen, och
- vid behov föreslå åtgärder för att stärka initiativen.

### *Ökad hållbarhet i kultursektorn inför framtiden*

En robust och livskraftig infrastruktur för kulturlivet är viktig för att uppfylla de nationella kulturpolitiska målen. Sverige ska vara en kulturnation med ett fritt och vitalt kulturliv som står stadigt även i kris.

Den pågående pandemin har blottlagt strukturella problem inom kultursektorn. Många av dem som drabbades först och hårdast är aktörer som redan tidigare hade en svag ställning. Befintliga brister har förstärkts och accentuerats. Pandemin har på detta sätt synliggjort strukturella problem som fanns redan före krisen, rörande t.ex. konstnärers villkor, digitaliseringsfrågor och upphovsrätt. Exempelvis är utsattheten stor inom den betydande andel av kulturlivets aktörer som verkar som frilansare, egenföretagare och kombinatorer. Denna mångfald av små aktörer bär upp kulturlivet, men många har sett sin försörjning försvinna eller minska kraftigt, och därtill har det blivit tydligt att många kulturaktörer har svårigheter att ta del av de offentliga trygghetssystemen. Många kulturverksamheter bedrivs inte i första hand i vinstsyfte och har små marginaler. De saknar ekonomisk buffert och ett intäktsbortfall får därför snabbt negativa effekter för både kulturutövare och kulturverksamheter. Alltför stora



osäkerheter i branschen kan leda till kompetensförluster genom att många söker sig till andra branscher och yrken.

Kulturlivets aktörer har också under lång tid uppmuntrats att i större utsträckning söka sin finansiering genom betalande publik. Detta är en positiv utveckling men kan i många fall även innebära att verksamheterna är sårbara för publikförluster. Detta har särskilt drabbat verksamheter som helt eller i huvudsak finansieras av entréavgifter eller biljettförsäljning och verksamheter som har en stor andel utländska besökare. Detta samtidigt som intressanta eller unika besöksmål som museer och kulturmiljöer är en drivande kraft i besöksnäringen.

Tillgången till digitalt förmedlad kultur ökar stadigt, men ger inte alltid intäkter till kulturaktörer. Kultursektorn brottas, liksom många andra sektorer, med svårigheterna att hitta fungerande betalmodeller och att få acceptans för att det digitala utbudet inte alltid kan vara gratis. Konstnärers möjlighet att verka professionellt påverkas i grunden då digitaliseringen i vissa fall innebär att konstnärers möjligheter att få betalt för sina prestationer försämras. Upphovsrätten är en grundläggande rättighet för kulturskapare och rättighetshavare. För verksamheter som erbjuder tillgång till sitt utbud eller sina föremål digitalt uppstår samtidigt kostnader när t.ex. upphovsrättsersättningar ska betalas. Samtidigt kvarstår kostnaderna för de fysiska samlingar som kulturarvsinstitutionerna förvaltar och som intäkter i samband med fysiska besök också har bidragit till att finansiera. Mer digitala samlingar innebär även ytterligare kostnader för bevarande.

Flera av dessa problem är väl kända och behandlas inom ramen för pågående processer. Det nya EU-direktivet om upphovsrätt på den digitala inre marknaden (direktiv [EU] 2019/790), vilket för närvarande genomförs, behandlar exempelvis möjligheten för rättsinnehavare att få betalt för användning på internet, liksom åtgärder för att stärka upphovsmäns och utövande konstnärers ställning. Men utifrån pandemins effekter finns risk att det skapas kvardröjande effekter som väsentligt kan ändra förutsättningarna för kultursektorn. Exempelvis har barn och ungas möjlighet att delta i och ta del av kulturlivet på sin fritid och i skolan minskat under pandemin. Sammantaget finns således ett behov av att utifrån dessa nya förutsättningar lyfta blicken och mer systematiskt och översiktligt analysera strukturella hinder och vid behov lämna förslag som kan stärka kultursektorns långsiktiga hållbarhet.

Utredaren ska därför

- identifiera strukturella problem inom landets kultursektor och kulturella infrastruktur som har synliggjorts under pandemin,
- identifiera eventuella kvardröjande effekter av pandemin som väsentligt kan påverka förutsättningarna för kultursektorn, och
- vid behov föreslå åtgärder i syfte att stärka kultursektorns hållbarhet.

Att föreslå ändringar i upphovsrättslagstiftningen utgör inte en del av utredarens uppdrag.

#### *Särskilt beakta pågående processer och kommande förslag*

Det pågår sedan tidigare processer för att utveckla och stärka kultursektorn, bl.a. till följd av betänkandet Konstnär – oavsett villkor? (SOU 2018:23). Utredaren ska särskilt beakta och i sina förslag ta hänsyn till pågående arbeten till följd av utredningens betänkande samt övriga relevanta processer och förslag inom olika politikområden som gemensamt kan bidra till att återstarta och utveckla kulturlivet efter pandemin.

Regeringen har även gett Myndigheten för kulturanalys i uppdrag att göra en översyn av effekterna inom kulturområdet av covid-19-pandemin, som ska redovisas den 15 april och 6 oktober 2021. I uppdraget ingår att kartlägga hur landets kulturliv och kulturella infrastruktur i ideell, kommersiell och offentlig regi drabbats av pandemin. I uppdraget ingår även att kartlägga regeringens, berörda förvaltningsmyndigheters, regionernas och kommunernas insatser till följd av spridningen av sjukdomen covid-19. Även insatser och effekter inom andra samhällsområden bör beröras i den mån det är relevant (dnr Ku2020/02624 [delvis]). Kulturanalys Norden har fått i uppdrag av Nordiska ministerrådet att belysa pandemins effekter på kultursektorn i de nordiska länderna. Uppdraget ska avrapporteras 31 mars 2021. Dessa rapporter kan utgöra underlag för utredningens analys.

## Konsekvensbeskrivningar

Utredaren ska belysa de kortsiktiga och långsiktiga konsekvenserna av de förslag som lämnas. Även konsekvenser av alternativa förslag som övervägts ska belysas. De offentligfinansiella effekterna av de förslag på åtgärder som lämnas ska beräknas. Om kostnader för det allmänna förväntas, ska förslag till finansiering redovisas. Konsekvensbeskrivningar ska göras utifrån ett mångfalds-, jämställdhets- och barnrätts- och ungdomsperspektiv.

## Kontakter och redovisning av uppdraget

Utredaren ska hålla sig informerad om och beakta relevant arbete som pågår inom Regeringskansliet och inom EU. Uppdraget ska genomföras i nära samverkan med Myndigheten för kulturanalys. Utredaren ska bedriva sitt arbete öppet och i nära kontakt med relevanta aktörer inom det civila samhället samt den offentliga och privata sektorn i hela landet.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 juni 2021.

(Kulturdepartementet)



# Kommittédirektiv 2021:18

## **Tilläggsdirektiv till Återstart för kulturen (Ku 2020:03)**

Beslut vid regeringssammanträde den 11 mars 2021

### **Förlängd tid för uppdraget**

Regeringen beslutade den 22 december 2020 kommittédirektiv om att ge en särskild utredare i uppdrag att, med anledning av covid-19-pandemin, sammanfatta de konsekvenser pandemin inneburit och alltjämt innebär för kultursektorn och analysera vilka lärdomar som kan dras av dessa (dir. 2020:143). Uppdraget skulle redovisas senast den 30 juni 2021.

Utredningstiden förlängs. Uppdraget ska i stället redovisas senast den 30 september 2021.

(Kulturdepartementet)



## Organisationer som utredningen haft en dialog med

I listan nedan redovisas vilka organisationer utredningen har intervjuat och/eller organisationer som skriftligen inkommit med svar på utredningens frågor.<sup>1</sup> De personer som vi har intervjuat har i merparten av fallen innehaft chefs- eller ledarpositioner i de organisationer de företräder. I vissa fall har vi intervjuat flera företrädare för en organisation i syfte att få kunskap om olika ansvarsområden.

Arbetsförmedlingen	Cirkusakademien
ArtPlatform	Dansalliansen
Ax – Kulturorganisationer i samverkan	Danscentrum
Bildupphovsrätt i Sverige	Dansk Teater
Bohusläns museum	Department of Foreign Affairs and Trade, Australien
Bonniers Konsthall	Epidemic Sound
Bygdegårdarnas riksförbund	Export Music Sweden
Candyland	Fackförbundet Scen & Film
Centralmuseernas samarbetsråd	Familjen Kamprads stiftelse
Centrum för dramatik	Fasching
Centrum för fotografi	Film i Väst
Cirkus Cirkör	Film- & TV-producenterna

<sup>1</sup> Frågorna har formulerats med utgångspunkt i utredningens direktiv och de kulturpolitiska målen och har övergripande handlat om covid-19-pandemins konsekvenser för kultursektorn, strukturella problem för kultursektorn som har synliggjorts under pandemin och förslag på åtgärder. Intervjuerna har anpassats efter informanternas respektive verksamhetsområden.

Filmcentrum	Kulturakademin
Flanders Arts Institute	Kulturhuset Stadsteatern
Folkets Hus och Parker	Kulturrådets avdelning för kulturanalyse, Norge
Fryshuset	Kulturskolerådet
Funnys Äventyr	Kungl. Konsthögskolan
Föreningen Filmdistributörerna	Kungl. Musikaliska akademien
Föreningen Svenska Filmfestivaler	Kungl. Musikhögskolan
Föreningen Sveriges hemslöjdskonsulenter	Kungliga Baletten
Författarcentrum	Kungliga biblioteket
Försäkringskassan	Kungliga Dramatiska Teatern
Galleriförbundet	Live Nation
Genstartsteam för kultur- og idrättslivet, Danmark	Lunds universitet
Giron Sámi Teáhter	Länsteatrarnas samarbetsråd
Giva Sverige	Malmö Opera
Göteborg Film Festival	Malmö stad
Göteborgs Stad	Manegen
Handelshögskolan Stockholm	Moderna Museet
Ideell Kulturallians	Musikalliansen
Illustratörcentrum	Musikcentrum Riks
Klister	Musikerförbundet
KLYS	Myndigheten för kulturanalys
Konsthantverkscentrum	Myndigheten för tillväxtpolitiska utvärderingar och analyser
Konstnärernas riksorganisation	Nationalmuseum
Konstnärscentrum	Nordisk Kulturfond
Konstnärsnämnden	Norrlandsoperan
Kreativ Sektor	Nämnden för hemslöjdsfrågor
Kritikerlabbet	Orienteatern
	Region Blekinge



Region Halland	Stiftelsen Svenska Filminstitutet
Region Jämtland Härjedalen	Stiftelser och fonder rf, Finland
Region Jönköpings län	Stockholms stad
Region Kalmar län	Storsjöyran
Region Kronoberg	Storytel
Region Norrbotten	Streamingaktörerna
Region Stockholm	Studieförbunden
Region Västerbotten	Supermarket
Region Västernorrland	Svensk biblioteksforening
Regional Musik i Sverige	Svensk Form
Regionteater Väst	Svensk Jazz
Riksantikvarieämbetet	Svensk Live
Riksarkivet	Svensk Scenkonst
Riksdagens kulturutskott	Svenska artisters och musikers intresseorganisation (SAMI)
Riksföreningen Biograferna	Svenska Bokhandlareföreningen
Riksrevisionen	Svenska Fotografers Förbund
Riksteatern	Svenska Förläggareföreningen
Sametinget	Svenska Hemslöjdsföreningarnas Riksförbund
Seriefrämjandet	Svenska institutet
SITE	Svenska kyrkan
Spotify	Svenska Unescorådet
Statens centrum för arkitektur och design	Sveriges Allmänna Konstförening
Statens konstråd	Sveriges Arkitekter
Statens kulturråd	Sveriges Biografägarförbund
Statens konstfond, Danmark	Sveriges Filmregissörer
Statistiska centralbyrån	Sveriges författarfond
Stiftelsen Dansens Hus	Sveriges Författarförbund
Stiftelsen Svensk Industridesign	Sveriges Hembygdsförbund

Sveriges Hemslöjdskonsulenter	Teateralliansen
Sveriges Kommuner och Regioner	Teatercentrum
Sveriges Kommuner och Regioners nätverk för regionala kulturchefer	Textilmuseet
Sveriges Kommuner och Regioners referensgrupp av kommunala kultur- och fritidschefer	Tillväxtverket
Sveriges kulturråd i utlandet	Trans Europe Halles
Sveriges Museer	Trädgården
Sveriges Producenter och Privatteatrar	Umeå kommun
Sveriges Yrkesmusikerförbund	Unga tankar om musik
Teater SOJA	Uppsala kommun
	Vinnova
	Våra Gårdar
	Västra Götalandsregionen
	Översättarcentrum

Därutöver har ett stort antal organisationer och enskilda kontaktat utredningen med inspel kring ämnen som rör utredningen, däribland rapporter och annat underlag, samt i vissa fall lämnat förslag till insatser.

# Statens offentliga utredningar 2021

## Kronologisk förteckning

---

1. Säker och kostnadseffektiv it-drift – rättsliga förutsättningar för utkontraktering. I.
2. Krav på kunskaper i svenska och samhällskunskap för svenskt medborgarskap. Ju.
3. Skolbibliotek för bildning och utbildning. U.
4. Informationsöverföring inom vård och omsorg. S.
5. Ett förbättrat system för arbetskraftsinvandring. Ju.
6. God och nära vård. Rätt stöd till psykisk hälsa. S.
7. Förstärkt skydd för väljarna vid röstmottagningen. Ju.
8. När behovet får styra – ett tandvårdssystem för en mer jämlik tandhälsa. Vol. 1 & Vol. 2, bilagor + Sammanfattning (häfte). S.
9. Vem kan man lita på? Enkel och ändamålsenlig användning av betrodda tjänster i den offentliga förvaltningen. I.
10. Radiologiska skador – skadestånd, säkerheter, skadereglering. M.
11. Bättre möjligheter för elever att nå kunskapskraven – aktivt stöd- och elevhälsoarbete samt stärkt utbildning för elever med intellektuell funktionsnedsättning. U.
12. Andra chans för krisande företag – En ny lag om företagsrekonstruktion. Ju.
13. En teknikneutral grundlagsbestämmelse för regeringsbeslut. Ju.
14. Boende på (o)lika villkor – merkostnader i bostad med särskild service för vuxna enligt LSS. S.
15. Föreningsfrihet och terroristorganisationer. Ju.
16. En väl fungerande ordning för val och beslutsfattande i kommuner och regioner. Fi.
17. Ett moderniserat konsumentskydd. Fi.
18. Bolags rörlighet över gränserna. Volym 1 & 2. Ju.
19. En stärkt försörjningsberedskap för hälso- och sjukvården. Del 1 och 2. S.
20. Ecris-TCN – ett mer effektivt utbyte av brottmålsdomar mot tredjelandsmedborgare. Ju.
21. En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden. M.
22. Hårdare regler för nya nikotinprodukter. S.
23. Stärkt planering för en hållbar utveckling. Fi.
24. Äga avfall – en del av den cirkulära ekonomin. M.
25. Struktur för ökad motståndskraft. Ju.
26. Använd det som fungerar. M.
27. Ett förbud mot rasistiska organisationer. Ju.
28. Immunitet för utställningsföremål. Ku.
29. Ökade möjligheter att förhindra illegal handel via post. I.
30. Kampen om tiden – mer tid till lärande. U.
31. Kontroller på väg. I.
32. Papper, poddar och ... Pliktmateriallagstiftning för ett tryggt källmaterial. U.
33. En tioårig grundskola. Införandet av en ny årskurs 1 i grundskolan, grundsärskolan, specialsolan och sameskolan. U.
34. Börja med barnen! En sammanhållen god och nära vård för barn och unga. S.
35. En stärkt rättsprocess och en ökad lagföring. Ju.

36. Gode män och förvaltare – en översyn. Ju.
37. Stärkt rätt till personlig assistans. Ökad rättssäkerhet för barn, fler grundläggande behov och tryggare sjukvårdande insatser. S.
38. En ny lag om ordningsvakter m.m. Ju.
39. Ombuds tillgång till vård- och omsorgsuppgifter och förenklad behörighetskontroll inom vården. S.
40. Mervärdesskatt vid inhyrd personal för vård och social omsorg. Fi.
41. VAB för vårdåtgärder i skolan. S.
42. Stärkta åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. Fi.
43. Ett förstärkt skydd mot sexuella kränkningar. Ju.
44. Tillgänglighetsdirektivet. S.
45. En EU-anpassad djurläkemedelslagstiftning. Del 1 och 2. N.
46. Snabbare lagföring – ett snabbförfarande i brottmål. Ju.
47. Ett nytt regelverk för bygglov. Del 1 och 2. Fi.
48. I en värld som ställer om. Sverige utan fossila drivmedel 2040. M.
49. Kommuner mot brott. Ju.
50. Fri hyressättning vid nyproduktion. Ju.
51. Skydd av arter – vårt gemensamma ansvar. Vol. 1 och 2. M.
52. Vilja välja vård och omsorg. En hållbar kompetensförsörjning inom vård och omsorg om äldre. S.
53. En rättssäker vindkraftsprövning. M.
54. Ändrade regler i medborgarskapslagen. Ju.
55. Mikroföretagarkonto – schabloniserad inkomstbeskattning för de minsta företagen. Fi.
56. Nya regler om utländska föräldraskap och adoption i vissa fall. Ju.
57. Om folkbokföring, samordningsnummer och identitetsnummer. Fi.
58. Läge och kvalitet i hyressättningen. Ju.
59. Vägen till tillgänglighet – långsiktig, strategisk och i samverkan. S.
60. Förenklingar för mikroföretag och modernisering av bokföringslagen. N.
61. Utvisning på grund av brott – ett skärpt regelverk. Ju.
62. Användning av e-legitimation i tjänsten i den offentliga förvaltningen. I.
63. Sveriges säkerhet – behov av starkare skydd för nätverks- och informationssystem. Fö.
64. Ersättning till brottsoffer. Ju.
65. Stärkt fokus på framtidens forskningsinfrastruktur. U.
66. Rätt mottagare. Demokrativillkor och integritet. Ku.
67. Vägen mot fossiloberoende jordbruk. N.
68. Skärpta straff för brott i kriminella nätverk. Ju.
69. En sjukförsäkring med prevention, rehabilitering och trygghet. Volym 1 och 2. S.
70. Läromedelsutredningen – böckernas betydelse och elevernas tillgång till kunskap. U.
71. Riksintressen i hälso- och sjukvården – stärkt statlig styrning för hållbar vårdinfrastruktur. S.
72. Högskoleprovets organisation och styrning. U.
73. Regler för statliga elvägar. I.
74. Ett modernt belöningssystem, de allmänna flaggdagarna och redovisningen av anslaget till hovet. Ju.
75. En god kommunal hushållning. + Digital bilagedel för bilaga 3–6. Fi.
76. EU:s förordning om terrorisminnehåll på internet – frågan om behörig myndighet. Ju.
77. Från kris till kraft. Återstart för kulturen. Ku.

# Statens offentliga utredningar 2021

## Systematisk förteckning

---

### Finansdepartementet

- En väl fungerande ordning för val och beslutsfattande i kommuner och regioner. [16]
- Ett moderniserat konsumentskydd. [17]
- Stärkt planering för en hållbar utveckling. [23]
- Mervärdesskatt vid inhyrd personal för vård och social omsorg. [40]
- Stärkta åtgärder mot penningtvätt och finansiering av terrorism. [42]
- Ett nytt regelverk för bygglov. Del 1 och 2. [47]
- Mikroföretagarkonto – schabloniserad inkomstbeskattning för de minsta företagen. [55]
- Om folkbokföring, samordningsnummer och identitetsnummer. [57]
- En god kommunal hushållning. + Digital bilagedel för bilaga 3–6. [75]

### Försvarsdepartementet

- Sveriges säkerhet – behov av starkare skydd för nätverks- och informationssystem. [63]

### Infrastrukturdepartementet

- Säker och kostnadseffektiv it-drift – rättsliga förutsättningar för utkontraktering. [1]
- Vem kan man lita på? Enkel och ändamålsenlig användning av betrodda tjänster i den offentliga förvaltningen. [9]
- Ökade möjligheter att förhindra illegal handel via post. [29]
- Kontroller på väg. [31]
- Användning av e-legitimation i tjänsten i den offentliga förvaltningen. [62]
- Regler för statliga elvägar. [73]

### Justitiedepartementet

- Krav på kunskaper i svenska och samhällskunskap för svenskt medborgarskap. [2]
- Ett förbättrat system för arbetskraftsinvandring. [5]
- Förstärkt skydd för väljarna vid röstmottagningen. [7]
- Andra chans för krisande företag – En ny lag om företagsrekonstruktion. [12]
- En teknikneutral grundlagsbestämmelse för regeringsbeslut. [13]
- Föreningsfrihet och terroristorganisationer. [15]
- Bolags rörlighet över gränserna. Volym 1 & 2. [18]
- Ecris-TCN – ett mer effektivt utbyte av brottmålsdomar mot tredjelandsmedborgare. [20]
- Struktur för ökad motståndskraft. [25]
- Ett förbud mot rasistiska organisationer. [27]
- En stärkt rättsprocess och en ökad lagföring. [35]
- Gode män och förvaltare – en översyn. [36]
- En ny lag om ordningsvakter m.m. [38]
- Ett förstärkt skydd mot sexuella kränkningar. [43]
- Snabbare lagföring – ett snabbförfarande i brottmål. [46]
- Kommuner mot brott. [49]
- Fri hyressättning vid nyproduktion. [50]
- Ändrade regler i medborgarskapslagen. [54]
- Nya regler om utländska föräldraskap och adoption i vissa fall. [56]
- Läge och kvalitet i hyressättningen. [58]
- Utvisning på grund av brott – ett skärpt regelverk. [61]

Ersättning till brottsoffer. [64]  
Skärpta straff för brott i kriminella nätverk. [68]  
Ett modernt belöningsssystem, de allmänna flaggdagarna och redovisningen av anslaget till hovet. [74]  
EU:s förordning om terrorisminnehåll på internet – frågan om behörig myndighet. [76]

### **Kulturdepartementet**

Immunitet för utställningsföremål. [28]  
Rätt mottagare. Demokrativillkor och integritet. [66]  
Från kris till kraft. Återstart för kulturen. [77]

### **Miljödepartementet**

Radiologiska skador – skadestånd, säkerheter, skadereglering. [10]  
En klimatanpassad miljöbalk för samtiden och framtiden. [21]  
Äga avfall  
– en del av den cirkulära ekonomin. [24]  
Använd det som fungerar. [26]  
I en värld som ställer om.  
Sverige utan fossila drivmedel 2040. [48]  
Skydd av arter – vårt gemensamma ansvar. Vol. 1 och 2. [51]  
En rättssäker vindkraftsprövning. [53]

### **Näringsdepartementet**

En EU-anpassad djurläkemedelslagstiftning. Del 1 och 2. [45]  
Förenklingar för mikroföretag och modernisering av bokföringslagen. [60]  
Vägen mot fossiloberoende jordbruk. [67]

### **Socialdepartementet**

Informationsöverföring inom vård och omsorg. [4]  
God och nära vård. Rätt stöd till psykisk hälsa. [6]

När behovet får styra  
– ett tandvårdssystem för en mer jämlik tandhälsa. Vol. 1 & Vol. 2, bilagor + Sammanfattning (häfte). [8]  
Boende på (o)lika villkor – merkostnader i bostad med särskild service för vuxna enligt LSS. [14]  
En stärkt försörjningsberedskap för hälso- och sjukvården. Del 1 och 2. [19]  
Hårdare regler för nya nikotinprodukter. [22]  
Börja med barnen! En sammanhållen god och nära vård för barn och unga. [34]  
Stärkt rätt till personlig assistans.  
Ökad rättssäkerhet för barn, fler grundläggande behov och tryggare sjukvårdande insatser. [37]  
Ombuds tillgång till vård- och omsorgsuppgifter och förenklad behörighetskontroll inom vården. [39]  
VAB för vårdåtgärder i skolan. [41]  
Tillgänglighetsdirektivet. [44]  
Vilja välja vård och omsorg.  
En hållbar kompetensförsörjning inom vård och omsorg om äldre. [52]  
Vägen till ökad tillgänglighet – långsiktig, strategisk och i samverkan. [59]  
En sjukförsäkring med prevention, rehabilitering och trygghet.  
Volym 1 och 2. [69]  
Riksstyrelsen i hälso- och sjukvården – stärkt statlig styrning för hållbar vårdinfrastruktur. [71]

### **Utbildningsdepartementet**

Skolbibliotek för bildning och utbildning. [3]  
Bättre möjligheter för elever att nå kunskapskraven – aktivt stöd- och elevhälsoarbete samt stärkt utbildning för elever med intellektuell funktionsnedsättning. [11]  
Kampen om tiden  
– mer tid till lärande. [30]  
Papper, poddar och ...  
Pliktmateriallagstiftning för ett tryggt källmaterial. [32]

En tioårig grundskola. Införandet av en ny årskurs 1 i grundskolan, grundsärskolan, specialskolan och sameskolan. [33]

Stärkt fokus på framtidens forskningsinfrastruktur. [65]

Läromedelsutredningen  
– böckernas betydelse och elevernas tillgång till kunskap. [70]

Högskoleprovets organisation och styrning. [72]



**Regeringskansliet**

103 33 Stockholm Växel 08-405 10 00 [www.regeringen.se](http://www.regeringen.se)

ISBN 978-91-525-0220-4 ISSN 0375-250X

Omslag: Elanders Sverige AB  
Illustration: Arad Golan Coll  
Bildbearbetning: Agneta S Öberg



## **KS § Yttrande över revisionsrapport "Granskning av digitalisering i Nyköpings kommun"**

**Diarienummer:** KK21/682

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Nyköpings kommun genomfört en granskning av digitalisering. Granskningens syfte är att bedöma om kommunstyrelsen säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål.

Utifrån genomförd granskning är revisorernas samlade bedömning att kommunstyrelsen inte helt säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål.

Mot bakgrund av granskningsresultaten lämnar revisionen i sin revisionsrapport följande rekommendationer:

1. Tillse att en ny och aktuell handlingsplan/uppdragsplan för digitalisering tas fram för att konkretisera e-strategin och leda kommunens arbete.
2. Tillse att kompetenshöjande insatser inom digitalisering prioriteras för att säkerställa att ansvariga chefer har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter.
3. Tillse att en utvärdering av e-rådets sammansättning och funktion genomförs för att öka möjligheterna till förankring av mål och strategier i verk-samheterna.
4. Tillse att det sker en samordnad hantering av digitaliseringsinitiativ utifrån beslutade prioriteringar.

### **Förslag**

Kommunens E-strateg har tagit fram ett förslag på yttrande över revisionsrapporten, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2022-01-19. Förslaget till yttrande bemöter samtliga rekommendationer.

Yttrandet tar bland annat upp arbetet med framtagande av *Program för effektiv organisation* som planeras ersätta tidigare *Handlingsplan för digitalisering*.

Det pågår också ett uppdrag inom kommunen gällande översyn av den taktiska och operativa styrningen av projekt och uppdrag inom IT och digitaliseringsområdet. I uppdraget ingår bland att utvärdera och definiera e-rådets framtida roll och ansvarsområde och att förbättra förmågan att styra och samordna digitala projekt och initiativ utifrån övergripande mål och prioriteringar.

**Prövning av barnets bästa**

Nej

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** anta yttrande över revisionsrapporten "Granskning av digitalisering i Nyköpings kommun, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2022-01-19.

**Beslutet skickas till:**

Revisorerna

Kommunfullmäktige för anmälan

Kommunledningskansliet

Kommunstyrelsen

## Yttrande över revisionsrapport "Granskning av digitalisering i Nyköpings kommun"

### Bakgrund

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Nyköpings kommun genomfört en granskning av digitalisering. Granskningens syfte är att bedöma om kommunstyrelsen säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål.

Utifrån genomförd granskning är revisorernas samlade bedömning att kommunstyrelsen inte helt säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål.

Mot bakgrund av granskningsresultaten lämnar revisionen i sin revisionsrapport följande rekommendationer:

1. Tillse att en ny och aktuell handlingsplan/uppdragsplan för digitalisering tas fram för att konkretisera e-strategin och leda kommunens arbete.
2. Tillse att kompetenshöjande insatser inom digitalisering prioriteras för att säkerställa att ansvariga chefer har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter.
3. Tillse att en utvärdering av e-rådets sammansättning och funktion genomförs för att öka möjligheterna till förankring av mål och strategier i verk-samheterna.
4. Tillse att det sker en samordnad hantering av digitaliseringsinitiativ utifrån beslutade prioriteringar.

Revisorerna önskar kommunstyrelsens svar på revisionsrapporten senast 28 februari. Kommunens E-strateg har tagit fram ett förslag på yttrande över revisionsrapporten, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2022-01-19. Förslaget till yttrande bemöter samtliga rekommendationer.

Yttrandet tar bland annat upp arbetet med framtagande av *Program för effektiv organisation* som planeras ersätta tidigare *Handlingsplan för digitalisering*.

Det pågår också ett uppdrag inom kommunen gällande översyn av den taktiska och operativa styrningen av projekt och uppdrag inom IT och digitaliseringsområdet. I uppdraget ingår bland att utvärdera och definiera e-rådets framtida roll och ansvarsområde och att förbättra förmågan att styra och samordna digitala projekt och initiativ utifrån övergripande mål och prioriteringar.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** anta yttrande över revisionsrapporten "Granskning av digitalisering i Nyköpings kommun, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2022-01-19.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Revisionen

Kommunfullmäktige för kännedom

Kommunledningskansliet, E-strateg

Kommunrevisionen

## Yttrande gällande revisionsrapport "Granskning av digitalisering i Nyköpings kommun"

Revisionen har granskat digitaliseringen i Nyköpings kommun och inkommit med en revisionsrapport med fyra rekommendationer. I yttrandet bemöts samtliga av revisionens rekommendationer.

### **1. Revisorerna rekommenderar att kommunen tillser att en ny och aktuell handlingsplan/uppdragsplan för digitalisering tas fram för att konkretisera e-strategin och leda kommunens arbete.**

I enlighet med den nya modellen för ledning och styrning som Kommunfullmäktige antog 2021-12-14 och som etableras i Nyköpings kommun under 2022, kommer digitalisering att ingå som en del av kommunens *Program för effektiv organisation*. Programmet väntas antas av Kommunfullmäktige i februari 2022. I programmet, som utgår från kommunens beslutade e-strategi, specificeras ett antal prioriterade områden för kommande digitala satsningar.

Tidigare gällande *Handlingsplan för digitalisering* kommer formellt att ersättas av *Program för effektiv organisation*, med tillhörande uppdragslista som ska fastställas av Kommunstyrelsen inför varje nytt budgetår. Revisionens rekommendation kommer därmed i samband med antagandet av programmet att anses som genomförd.

### **2. Revisorerna rekommenderar att kommunen tillser att kompetenshöjande insatser inom digitalisering prioriteras för att säkerställa att ansvariga chefer har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter.**

I kommunens kommande *Program för effektiv organisation*, som väntas antas av Kommunfullmäktige i februari 2022, pekas digital kompetens ut som en av de viktigaste förutsättningarna för att genomföra digital transformation. Nyköpings kommun har som ambition att arbeta aktivt med kompetenshöjande insatser inom digitaliseringsområdet.

**3. Revisorerna rekommenderar att kommunen tillser att en utvärdering av e-rådets sammansättning och funktion genomförs för att öka möjligheterna till förankring av mål och strategier i verksamheterna.**

Det centrala ledningslaget i Nyköpings kommun har diskuterat frågan om e-rådet och uppdragit till IT-chef, kanslichef och e-strateg att se över den taktiska och operativa styrningen av projekt och uppdrag inom IT och digitaliseringsområdet. I uppdraget ingår att utvärdera och definiera e-rådets framtida roll och ansvarsområde. Utifrån resultat och utfall av detta uppdrag kommer även rådets sammansättning att bli föremål för en översyn, i enlighet med revisionens rekommendation. IT-chef, kanslichef och e-strateg arbetar löpande fortsatt med uppdraget att tydliggöra styrningen av Nyköpings kommuns arbete med digitalisering.

**4. Revisorerna rekommenderar att kommunen tillser att det sker en samordnad hantering av digitaliseringsinitiativ utifrån beslutade prioriteringar.**

Som nämnts ovan finns ett pågående uppdrag från ledningslaget i kommunen som syftar till att utveckla styrningen av projekt och uppdrag inom IT- och digitaliseringsområdet, vilket bland annat inbegriper att förbättra förmågan att styra och samordna digitala projekt och initiativ utifrån övergripande mål och prioriteringar, i enlighet med den rekommendation som lämnas av revisorerna. IT-chef, kanslichef och e-strateg arbetar löpande med uppdraget.

Urban Granström  
Kommunstyrelsens ordförande

# Granskning av digitalisering

**Nyköpings kommun**

November 2021

*Malin Odby, certifierad kommunal revisor*

*Sofia Tuvhag*







*Marie Lindblad, certifierad kommunal revisor*

# Sammanfattning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Nyköpings kommun genomfört en granskning av digitalisering. Granskningens syfte är att bedöma om kommunstyrelsen säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål.

Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att kommunstyrelsen *inte helt* säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål

Nedan ses bedömning för varje revisionsfråga. För fullständiga bedömningar se respektive revisionsfråga i rapporten eller det avslutande avsnittet "Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor".

Revisionsfrågor	Bedömning	
1. Har de av kommunfullmäktige fastställda målen/ strategin brutits ned i en konkret handlingsplan?	Nej	
2. Är målen/strategin kända i verksamheterna som ska genomföra förändringen?	Delvis	
3. Finns det en tydlig och dokumenterad ansvarsfördelning avseende arbetet?	Ja	
4. Säkerställs det att ansvariga chefer för verksamhetsutveckling har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter?	Nej	
5. Följer kommunstyrelsen upp arbetet kontinuerligt?	Ja	
6. Vidtar kommunstyrelsen åtgärder om man identifierar att arbetet inte utvecklas enligt målen?	Delvis	

## Rekommendationer

Efter genomförd granskning lämnar vi följande rekommendationer till kommunstyrelsen:

- Tillse att en ny och aktuell handlingsplan/uppdragsplan för digitalisering tas fram för att konkretisera e-strategin och leda kommunens arbete.
- Tillse att kompetenshöjande insatser inom digitalisering prioriteras för att säkerställa att ansvariga chefer har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter.
- Tillse att en utvärdering av e-rådets sammansättning och funktion genomförs för att öka möjligheterna till förankring av mål och strategier i verksamheterna.
- Tillse att det sker en samordnad hantering av digitaliseringsinitiativ utifrån beslutade prioriteringar.



# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b>	<b>1</b>
<b>Inledning</b>	<b>3</b>
Bakgrund	3
Syfte och revisionsfrågor	3
Revisionskriterier	3
Avgränsning	3
Metod	3
<b>Granskningsresultat</b>	<b>4</b>
<b>Mål och strategier för digitaliseringsarbetet</b>	<b>4</b>
lakttagelser	4
Bedömning	6
lakttagelser	6
Bedömning	7
<b>Ansvarsfördelning för digitalisering</b>	<b>7</b>
lakttagelser	7
Bedömning	8
<b>Kompetens om digitaliseringens möjligheter</b>	<b>8</b>
lakttagelser	8
Bedömning	9
<b>Kommunstyrelsens uppföljning</b>	<b>9</b>
lakttagelser	9
Bedömning	10
lakttagelser	10
Bedömning	11
<b>Samlad bedömning</b>	<b>12</b>
Rekommendationer	12
Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor	12

# Inledning

## Bakgrund

Kommuner och regioner utvecklar allt eftersom mer och fler digitala/automatiserade tjänster. Detta möjliggör ökad kvalitet inom välfärdssektorn i en tid då det är alltmer viktigt att de personella resurserna används där de skapar bäst nytta för medborgarna och verksamheten. Takten och omfattningen av förändringsarbetet skiljer sig åt mellan kommuner och regioner men användningen av digital teknik tog genomgående ett stort steg våren 2020 i och med behov av ändrade arbetssätt p g a covid-19. En högre grad av digitalisering och fler automatiserade arbetsmoment kräver styrning, kompetens, tydlig ansvarsfördelning och förändringsledning för ett lyckat resultat. Revisorerna har utifrån sin bedömning av väsentlighet och risk beslutat att genomföra en granskning avseende kommunstyrelsens arbete med digitalisering.

## Syfte och revisionsfrågor

Granskningens syfte är att bedöma om kommunstyrelsen säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål.

### Revisionsfrågor:

- Har de av kommunfullmäktige fastställda målen/ strategin brutits ned i en konkret handlingsplan?
- Är målen/ strategin kända i verksamheterna som ska genomföra förändringen?
- Finns det en tydlig och dokumenterad ansvarsfördelning avseende arbetet?
- Säkerställs det att ansvariga chefer för verksamhetsutveckling har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter?
- Följer kommunstyrelsen upp arbetet kontinuerligt?
- Vidtar kommunstyrelsen åtgärder om man identifierar att arbetet inte utvecklas enligt målen?

## Revisionskriterier

- Kommunfullmäktiges mål i budget 2021
- Ev. digitaliseringsstrategi
- Ev. andra kommunala styrdokument inom området

## Avgränsning

Granskningen avgränsas till att avse kommunstyrelsen.

## Metod

Granskningen har genomförts genom granskning av styrdokument, rutiner, dokumenterade uppföljningar, dokumenterad ansvarsfördelning (reglemente och delegationsordning) samt kommunstyrelsens protokoll under april 2020-september 2021.

Digitala intervjuer har genomförts med kommunstyrelsens presidium, kommundirektör samt IT-chef. Skriftliga frågor har besvarats av e-strateg. De som intervjuats och besvarat skriftliga frågor har beretts möjlighet att sakgranska rapporten.

# Granskningsresultat

Enligt kommunstyrelsens reglemente (Antagen av Kommunfullmäktige 2019-05-14 Dnr KK19/302) är kommunstyrelsen kommunens ledande politiska förvaltningsorgan och tillika produktionsstyrelse. Kommunstyrelsens ansvar för produktionsresurser effektueras enligt reglementets § 8 genom dess roll som produktionsstyrelse.

## Mål och strategier för digitaliseringsarbetet

*Revisionsfråga 1: Har de av kommunfullmäktige fastställda målen/ strategin brutits ned i en konkret handlingsplan?*

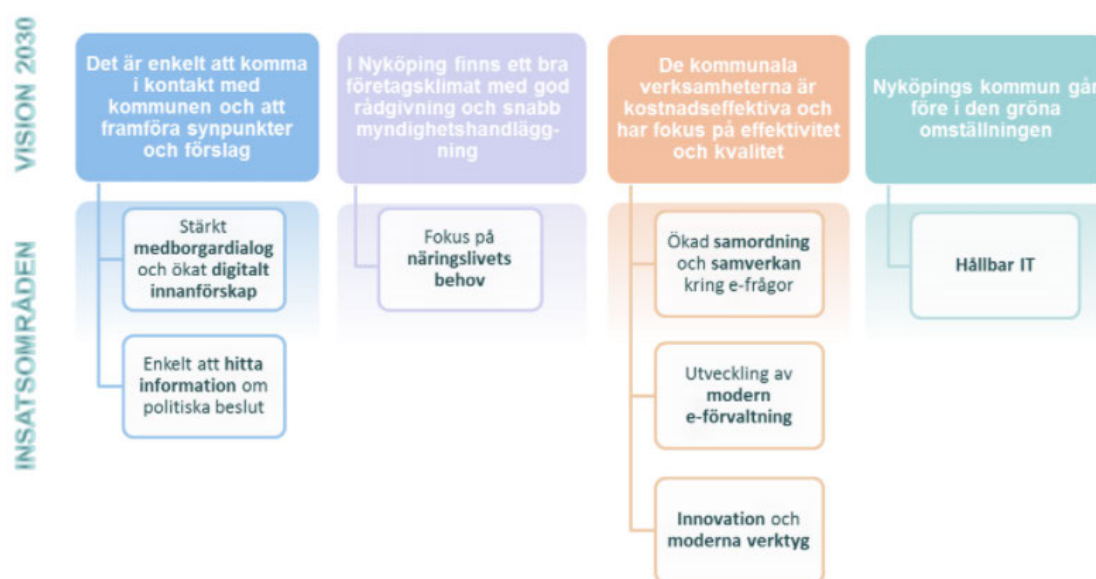
### Iakttagelser

Nyköpings kommun har en e-strategi antagen av kommunfullmäktige den 8 november 2016 (Dnr Dnr KK15/768). E-strategin syftar till att med hjälp av moderna IT-lösningar skapa nytta genom att:

- Utveckla och stärka den kommunala servicen mot medborgare, brukare och näringsliv.
- Samordna, effektivisera och förenkla det administrativa arbetet inom kommunens verksamheter.
- Ta till vara de potentiella miljövinster med digitalisering.

Arbetet med e-strategin bedrivs inom ett antal insatsområden som grundas på Vision 2030. Dessa framgår av diagram 1 nedan. Det finns totalt sju insatsområden, bland annat "Ökad samordning och samverkan kring e-frågor" och "Utveckling av modern e-förvaltning".

**Diagram 1: Vision 2030 och insatsområden i e-strategi. Källa: Handlingsplan för digitalisering 2019-2020**



Av e-strategin framgår att produktionsstyrelsen inför varje verksamhetsår ska besluta om vilka aktiviteter som ska genomföras inom de olika insatsområdena genom en så kallad uppdragslista. Denna ska presenteras för produktionsstyrelsen under februari-april.

En handlingsplan för digitalisering 2019-2020 antogs av kommunstyrelsen 29 april 2019 § 115. I handlingsplanen finns en lista med digitala initiativ som ska genomföras, dock inget som är benämnt "uppdragslista". Enligt intervjuade har handlingsplanen betraktats som uppdragslista. Under granskningen noteras att benämningarna handlingsplan och uppdragsplan används synonymt i kommunen. De digitala initiativen har omfattat båda åren 2019 och 2020 och således har ingen ny uppdragslista beslutats om under 2020. I handlingsplanen anges vidare att den ska verkställa e-strategin och utgör styrande dokument för de digitala satsningarna under perioden. I handlingsplanen anges förslag på aktiviteter för att stärka förutsättningarna att lyckas inom varje insatsområde. Det finns även en lista med prioriterade digitaliseringsinitiativ som tagits fram efter genomförd behovsinventering. Listan består av 18 initiativ med elevadministrativt system, införande skolfederation (Automatiserad kontohantering) samt larm SÄBO som första, andra och tredje prioritet. Som bilaga till handlingsplanen finns en sammanställning av samtliga prioriterade initiativ.

Det finns ingen aktuell handlingsplan för år 2021. Enligt uppgift från kommunens e-strateg har arbetet med en handlingsplan för 2021-2022 omprioriteras på grund av det övergripande projektet för kommunens ledning och styrning som pågår. Resursmässigt uppges att det saknades förmåga att initiera ytterligare projekt i samband med detta. Av intervjuer följer att den tidigare handlingsplanen uppfattas som styrande även för 2021 då det finns initiativ i den som ännu inte genomförts.

Framgent uppges av intervjuade att kommunens e-strategi ska ingå i ett av de fyra hållbarhetsprogram som kommer vara övergripande styrande dokument för kommunen. I programmen uttrycker politiken viljeriktningen inom strategiska och centrala arbetsområden. Kopplat till respektive program finns en aktivitetslista från vilken prioriterade aktiviteter årligen lyfts över till budget i ordinarie budgetprocess. De fyra hållbarhetsprogrammen planeras beslutas av kommunstyrelsen i december 2021 och av kommunfullmäktige i februari 2022. Digitalisering och dess initiativ kommer kopplas till "Program för effektiv organisation". Vi har tagit del av ett utkast på aktivitetslistan som enligt e-strateg är en bruttolista omfattande samtliga identifierade behov i kommunen. Bland dessa behov finns bland annat aktiviteterna digital brevlåda, e-signering samt digitalisering av rehabprocessen.

I budget 2021 och flerårsplan 2022-2023 för Nyköpings kommun beskrivs vikten av digitalisering inom målområdet *Effektiv organisation*. Kommunfullmäktiges mål är att kommunen ska eftersträva att bli en mer attraktiv arbetsgivare genom bland annat digitalisering.

Intervjuade beskriver att kommunfullmäktiges styrning inom området digitalisering huvudsakligen skett genom e-strategin och tillhörande handlingsplan. Ett särskilt

uppgift har getts till kommunstyrelsen både 2020 och 2021 som lyder "Genomför verksamhetsutveckling genom digital transformering". För 2020 anges i beskrivningen för det särskilda uppdraget att kommunens e-råd ska samordna och möjliggöra en digital transformering samt genomföra aktiviteter enligt beslutad handlingsplan för digitalisering 2019-2020. För 2021 anges att tidigare beskriven handlingsplan för digitalisering ska beslutas och budgeteras av kommunstyrelsen.

Handlingsplanen för digitalisering uppges av intervjuade vara direkt styrande för verksamheternas prioriteringar och kommunstyrelsen har därför inte konkretiserat uppdragen eller målen ytterligare än vad som anges i handlingsplanen. Kommunstyrelsens uppgift till divisioner med underskott beskrivs däremot ha omfattat översyn av processer, vilket inkluderat digitalisering för ökad effektivitet.

### *Bedömning*

*Har de av kommunfullmäktige fastställda målen/ strategin brutits ned i en konkret handlingsplan?*

Nej.

Vi grundar bedömningen på att det för år 2019-2020 har funnits en handlingsplan till kommunens e-strategi som konkretiserat strategin genom att bland annat ange prioritering av digitaliseringsinitiativ. För 2021 har det ännu inte funnits någon beslutad aktuell handlingsplan eller uppdragslista för digitalisering. Kommunens nya hållbarhetsprogram inklusive underliggande aktivitetslista för digitalisering planeras beslutas av kommunstyrelsen i december 2021 och av kommunfullmäktige i februari 2022. Detta innebär att kommunen kommer vara utan en konkret handlingsplan under hela året.

Båda benämningarna handlingsplan och uppdragslista används för det styrande dokument som ska konkretisera e-strategin, vi bedömer att en enhetlig begreppsanvändning är viktig för att skapa tydlighet.

*Revisionsfråga 2: Är målen/strategin kända i verksamheterna som ska genomföra förändringen?*

### *lakttagelser*

Av intervjuer följer att kommunens så kallade e-råd samt ledningslaget har till uppgift att förankra mål och strategier i verksamheterna. Se mer information om dessa grupper i revisionsfråga 3.

Flera intervjuade uppfattar att e-strategin och tillhörande handlingsplan 2019-2020 har brutits ned i tillräcklig grad i verksamheterna och är kända där. Omfattningen som detta har skett i uppges bero på behovet av verksamhetsutveckling i respektive förvaltning/division. Andra intervjuade lyfter däremot att kännedomen på verksamhetsnivå kan variera beroende på vilka funktioner som är verksamhetsrepresentanter i e-rådet. I vissa förvaltningar/divisioner saknas det exempelvis en verksamhetsutvecklare med ansvar för att bedriva förändringsarbete inom digitaliseringsområdet, vilket uppges försvåra implementeringen av strategi och handlingsplan. I intervjuer lyfts vidare att en utvärdering av e-rådet kan behöva ske för

att tillse att gruppen har en god sammansättning som ger förutsättningar för maximal förankring i verksamheterna.

En annan utmaning som beskrivs i intervju är det stora antalet digitala initiativ som initieras från verksamheterna och som inte inkluderats i handlingsplanen. Ett för stort antal digitala initiativ i verksamheterna gör det enligt intervju svarare att få de beslutade initiativen i handlingsplanen prioriterade och kända.

### *Bedömning*

*Är målen/ strategin kända i verksamheterna som ska genomföra förändringen?*

Delvis.

Vi grundar bedömningen på att det finns grupperingar och strukturer i kommunen för att förankra mål och strategier i verksamheterna och på så sätt göra dessa kända. Utifrån genomförd granskning bedömer vi dock att utsträckningen som detta sker i varierar mellan förvaltningarna och till viss del är personberoende.

### **Ansvarsfördelning för digitalisering**

*Revisionsfråga 3: Finns det en tydlig och dokumenterad ansvarsfördelning avseende arbetet?*

#### *lakttagelser*

I e-strategin beskrivs översiktligt vilket ansvar som åligger kommunfullmäktige, produktionsstyrelsen samt e-rådet. Produktionsstyrelsen ansvarar för att e-strategin verkställs. E-rådet ansvarar för att sammanställa den uppdragslista/handlingsplan som arbetet utgår från. För samtliga föreslagna aktiviteter i handlingsplanen för digitalisering 2019-2020 finns en angiven ägare, exempelvis IT eller kommunledningskansliet. Intervjuade tjänstepersoner beskriver generellt ansvarsfördelningen som tydlig inom området digitalisering.

I handlingsplanen för digitalisering 2019-2020 beskrivs e-rådets historia och roll ytterligare. Kommunstyrelsen beslutade 2017 att tillsätta rådet, som består av representanter från kommunens olika verksamheter. E-rådet tillträdde 2018 och har till uppdrag att arbeta med realiseringen av kommunens e-strategi. En utmaning som beskrivs av intervjuade avseende e-rådet är att representanterna bytts ut med jämna mellanrum, vilket gjort det svårt att skapa roller inom gruppen och en kontinuitet i arbetet. Enligt intervjuer är syftet med e-rådet att fånga upp alla initiativ och projekt som rör digitalisering i kommunen innan de beslutas och genomförs. Detta uppges dock inte alltid ske och det beskrivs finnas en förbättringspotential i samordningen av digitala projekt i kommunen.

Av intervjuer följer att det även finns ett övergripande kvalitetsnätverk i kommunen. Denna grupp jobbar med olika kvalitetsprojekt och kan beröra digitalisering. Någon formell samverkan uppges dock inte finnas mellan kvalitetsnätverket och e-rådet.

Finansieringen av projekt som omfattar digitalisering sker enligt intervjuade i huvudsak genom verksamhetens tilldelade budgetramar. Investeringar av hårdvara inom IT

finansieras inom kommunledningskontorets tilldelade investeringsramar. Enligt kommunens Budget 2021 var investeringsbudgeten för IT 39,1 mnkr 2020 och är 19,6 mnkr för 2021. Planen för samma post 2022 samt 2023 är 29,3 mnkr årligen.

### *Bedömning*

#### *Finns det en tydlig och dokumenterad ansvarsfördelning avseende arbetet?*

Ja.

Vi grundar bedömningen på att ansvaret för e-rådet och produktionsstyrelsen/kommunstyrelsen inom området digitalisering finns tydligt dokumenterat i kommunens e-strategi. Vi konstaterar dock att samverkan mellan exempelvis e-rådet och kvalitetsnätverket kan bli bättre i syfte att effektivisera digitala projekt. Det finns behov av att ytterligare samordna all verksamhetsutveckling som innehåller digitalisering för att kunna fokusera på de prioriterade insatserna samt att säkerställa att e-rådets sammansättning är ändamålsenlig utifrån kompetens och befogenhet inom området.

### **Kompetens om digitaliseringens möjligheter**

#### *Revisionsfråga 4: Säkerställs det att ansvariga chefer för verksamhetsutveckling har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter?*

### *lakttagelser*

I handlingsplan för digitalisering 2019-2020 beskrivs att e-rådet under 2018 genomförde en självskattning inom kommunen med hjälp av ett verktyg från dåvarande SKL, nuvarande SKR. Verktöget gav en indikation om digitaliseringsgraden i organisationen och visade att Nyköping låg en bit under snittet ställt i relation till resterande 83 jämförda kommuner. Ett av de områdena som stack ut i negativ bemärkelse var "Ledning, arbetssätt och metoder för digital utveckling", vilket omfattar bland annat kompetensutveckling.

Enligt handlingsplanen för digitalisering har HR i och med detta haft ett uppdrag att planera kompetenshöjande insatser. Intervjuade uppger dock att uppdraget inte har kunnat genomföras systematiskt av HR, detta då implementeringen av ett nytt lönesystem har behövt prioriteras. Digitala utbildningar har tagits fram som uppges berört specifika digitala tjänster och system, men ingen utbildning har lanserats för generell digital kompetenshöjning. Det är oklart om eller när utbildningsinsatser kommer att genomföras inom området.

Vid en avrapportering till kommunstyrelsen den 1 december 2019 presenterades status för uppdragslista enligt handlingsplanen 2019-2020. Vi har tagit del av en presentation som visar att en utbildning har genomförts inom uppdraget Nyttorealisering. Intervjuade uppger att utbildningen baserades på det ramverk för nyttorealisering som e-delegationen tog fram på uppdrag av regeringen, vilket omfattar metoder och modeller för hur man identifierar, estimerar och följer upp nyttan av investeringar. Ett 30-tal medarbetare från både Nyköpings och Eskilstuna kommuner deltog i utbildningen.

Intervjuade tjänstepersoner och förtroendevalda uppger att digital kompetensutveckling behöver prioriteras framgent i kommunen. Den digitala mognaden i organisationen

beskrivs ha förbättrats under coronapandemin då exempelvis digitala möten har ökat. Samtidigt har utbildningsinsatser inte prioriterats. Att rekrytera och behålla kompetens inom IT och digitalisering beskrivs som en utmaning och digitaliseringsmognaden uppges även behöva stärkas specifikt i ledningsgruppen.

### *Bedömning*

*Säkerställs det att ansvariga chefer för verksamhetsutveckling har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter?*

Nej.

Vi grundar bedömningen på att kompetenshöjande insatser har inte genomförts i enlighet med handlingsplanen för digitalisering 2019-2020. Viss utbildning och en ökning av digital mognad har skett, men det finns fortsatt behov av att öka kompetensen i organisationen för att säkerställa att verksamhetsutvecklingen genom digitalisering kan bedrivas effektivt.

### **Kommunstyrelsens uppföljning**

*Revisionsfråga 5: Följer kommunstyrelsen upp arbetet kontinuerligt?*

#### *lakttagelser*

Av e-strategin följer att produktionsstyrelsen ansvarar för uppföljning av den uppdragslista med aktiviteter inom e-området som fastställs. Detta ska ske genom regelbunden statusrapportering från e-rådet. Som tidigare nämnt skedde en avrapportering den 1 december 2019 avseende status för uppdragslista. Enligt genomförda intervjuer har e-rådets rapportering till kommunstyrelsen skett årligen genom muntlig information. Utöver detta har skriftlig rapportering från e-rådet med uppföljning av uppdragslistan skett inför varje hel-, och halvårsavstämning. Sammantaget har kommunstyrelsen följt upp arbetet vid 3 tillfällen varje år vilket uppfattas som tillräckligt av de intervjuade. Under coronapandemin uppges att information rörande kommunens digitalisering även har skett med större frekvens med anledning av nya digitala arbetssätt.

Genomgång av kommunstyrelsens protokoll april 2020 till september 2021 visar att uppföljning av uppdragslistan har skett vid två tillfällen under 2020. Vid tillfället för granskningen har ingen protokollförd uppföljning av uppdragslistan skett under 2021. Däremot har kommunstyrelsen under 2021 följt upp arbetet med digitala sammanträden i kommunen vid flera tillfällen. Den 8 december 2020 gav kommunfullmäktige kommunledningskansliet i uppdrag att utreda förutsättningarna för digitalt deltagande vid sammanträden och under 2021 gavs återrapportering av detta uppdrag i februari och maj. I juni 2021 gav även kommundirektören en lägesrapport av arbetet, då det bland annat meddelades att upphandling pågår gällande digitala konferensrum. Vid maj-sammanträdet beslutade kommunstyrelsen att ytterligare en återrapportering av uppdraget avseende digitala sammanträden skulle ske den 30 augusti 2021. Återrapporten skedde en månad senare än beslutat vid kommunstyrelsens sammanträde den 20 september.



Fullmäktiges särskilda uppdrag "Genomför verksamhetsutveckling genom digital transformering" ska enligt Budget 2021 och flerårsplan 2022-2023 rapporteras vid såväl helår som delår. I delårsrapport per augusti 2021 bedöms uppdraget som påbörjat. Inga ytterligare kommentarer eller redogörelser ges kring uppdraget. I delårsrapporten beskrivs generellt om kommunens digitaliseringsarbete att utvecklingen av digitala lösningar har påskyndats på grund av distansarbetet. Detta har dock gjort att andra digitala utvecklingsprojekt tillfälligt har prioriterats ner.

### *Bedömning*

#### *Följer kommunstyrelsen upp arbetet kontinuerligt?*

Ja.

Bedömningen grundar sig på att kommunstyrelsen har fastställt en regelbunden uppföljning av uppdragslistan och har följt upp arbetet under 2020. Under 2021 har flera uppföljningar skett kopplade till den digitala verksamhetsutvecklingen i kommunen. Kommunstyrelsen har särskilt följt arbetet med digitala sammanträden. Då ingen uppdragslista ännu fastställts för 2021 har ingen uppföljning skett utifrån den under året.

#### *Revisionsfråga 6: Vidtar kommunstyrelsen åtgärder om man identifierar att arbetet inte utvecklas enligt målen?*

### *Iakttagelser*

Genomgång av kommunstyrelsens protokoll visar att kommunstyrelsen den 15 juni 2020 § 199 gavs en beskrivning av handlingsplan för e-strategi samt föreliggande finansieringsbehov. Kommunstyrelsen beslutade då att anvisa 500 tkr till Digidel, 350 tkr till säker e-post, 150 tkr till Office 365 implementering samt gav e-rådet i uppdrag att följa upp arbetet och återrapportera i dec 2020. Återrapportering skedde den 21 december 2020.

Den 29 mars 2021 § 63 Beslutade kommunstyrelsen om insatser för att stödja näringslivet under coronapandemin. Bland annat beslutades om anvisning av 500 tkr från kommunstyrelsens ofördelade medel till division Näringsliv Kultur Fritid för digitaliseringsprojekt "Digitala Nyköping" samt 250 tkr från kommunstyrelsens ofördelade medel till division Näringsliv Kultur Fritid för digitaliseringsprojekt "Digilyft Nyköping".

Ett av fullmäktiges särskilda uppdrag till kommunstyrelsen för 2021 omfattade som tidigare nämnt framtagandet av en ny digital handlingsplan. Av intervjuer följer att kommunstyrelsen inte vidtagit någon särskild åtgärd med anledning av att det inte funnits någon handlingsplan eller uppdragsplan för digitalisering under början av 2021. Som nämnts i tidigare revisionsfråga bedöms uppdraget som påbörjat i delårsrapporten per augusti 2021, det framgår inte heller där att några åtgärder vidtagits för att uppnå uppdraget under året.

Intervjuade förtroendevalda menar också att det på grund av coronapandemin troligen inte hade varit möjligt för verksamheterna att arbeta i linje med en framtagen handlingsplan även om denna hade tagits fram tidigare under året. Det framhålls av de

intervjuade som viktigare att det nya styrande dokumentet (handlingsplan/uppdraglista) blir väl genomarbetat innan det färdigställs, detta särskilt då pandemin har lett till ny utveckling och nya förutsättningar på området.

Som tidigare nämnt beslutade kommunstyrelsen om att tillsätta e-rådet 2017 samt antog handlingsplanen för digitalisering 2019-2020 under början av 2019.

### *Bedömning*

*Vidtar kommunstyrelsen åtgärder om man identifierar att arbetet inte utvecklas enligt målen?*

Delvis.

Vi grundar bedömningen på att kommunstyrelsen har vidtagit flera åtgärder det senaste året som omfattar finansiering till verksamheternas olika digitaliseringsprojekt. Flera av dessa åtgärderna beslutades om i samband med erlagd rapportering utifrån handlingsplanen för digitalisering. Däremot ser vi att kommunstyrelsen inte har vidtagit tillräckliga åtgärder för att tillse att en handlingsplan/uppdragsplan för digitalisering som omfattar innevarande år 2021 har tagits fram.

# Samlad bedömning

PwC har på uppdrag av de förtroendevalda revisorerna i Nyköpings kommun genomfört en granskning av digitalisering. Granskningens syfte är att bedöma om kommunstyrelsen säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål.




Utifrån genomförd granskning är vår samlade bedömning att kommunstyrelsen *inte helt* säkerställer att det bedrivs ett ändamålsenligt arbete för att nå kommunfullmäktiges mål

## Rekommendationer

Efter genomförd granskning lämnar vi följande rekommendationer till kommunstyrelsen:

- Tillse att en ny och aktuell handlingsplan/uppdragsplan för digitalisering tas fram för att konkretisera e-strategin och leda kommunens arbete.
- Tillse att kompetenshöjande insatser inom digitalisering prioriteras för att säkerställa att ansvariga chefer har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter.
- Tillse att en utvärdering av e-rådets sammansättning och funktion genomförs för att öka möjligheterna till förankring av mål och strategier i verksamheterna.
- Tillse att det sker en samordnad hantering av digitaliseringsinitiativ utifrån beslutade prioriteringar.

## Sammanfattande bedömningar utifrån revisionsfrågor

Revisionsfråga	Bedömning	
1. Har de av kommunfullmäktige fastställda målen/strategin brutits ned i en konkret handlingsplan?	<b>Nej</b> För 2021 finns ännu inte någon beslutad aktuell handlingsplan eller uppdragslista för digitalisering.	
2. Är målen/strategin kända i verksamheterna som ska genomföra förändringen?	<b>Delvis</b> Strukturer finns för att förankra mål och strategier i verksamheten. Utsträckningen som förankring sker i varierar dock mellan förvaltningarna och till viss del är personberoende.	
3. Finns det en tydlig och dokumenterad ansvarsfördelning avseende arbetet?	<b>Ja</b> E-rådets och produktionsstyrelsen/kommunstyrelsens ansvar inom är tydligt dokumenterat i e-strategi. Samverkan mellan grupper och samordning av projekt kan dock förbättras.	

<p>4. Säkerställs det att ansvariga chefer för verksamhetsutveckling har tillräcklig kompetens om digitaliseringens möjligheter?</p>	<p><b>Nej</b> Kompetenshöjande insatser har inte genomförts i enlighet med handlingsplanen för digitalisering 2019-2020 och det finns fortsatt behov av att öka kompetensen i organisationen.</p>	
<p>5. Följer kommunstyrelsen upp arbetet kontinuerligt?</p>	<p><b>Ja</b> Kommunstyrelsen har följt upp arbetet regelbundet under 2020 utifrån beslutad handlingsplan. Under 2021 har flera uppföljningar skett avseende den digitala verksamhetsutvecklingen.</p>	
<p>6. Vidtar kommunstyrelsen åtgärder om man identifierar att arbetet inte utvecklas enligt målen?</p>	<p><b>Delvis</b> Flera åtgärder inom området har besluts om i samband med erlagd rapportering utifrån handlingsplanen för digitalisering. Inga åtgärder har dock vidtagits för att tillse att handlingsplan/ uppdragsplan för digitalisering beslutas för 2021.</p>	

2021-11-23

Tobias Bjöörn

Malin Odby

---

*Uppdragsledare*

---

*Projektledare*

---

Denna rapport har upprättats av Öhrlings PricewaterhouseCoopers AB (org nr 556029-6740) (PwC) på uppdrag av Nyköpings kommuns revisorer enligt de villkor och under de förutsättningar som framgår av projektplan från den 10 mars 2021. PwC ansvarar inte utan särskilt åtagande, gentemot annan som tar del av och förlitar sig på hela eller delar av denna rapport.

## **KS § Ersättning till Barn- och ungdomsnämnden för ökade lokalkostnader 2022**

**Diarienummer:** KK22/40

Barn- och ungdomsnämnden vill ha ersättning för lokalkostnader för Träffens förskola som inte tagits med i budgetramen för 2022. För att hantera hyreskostnaderna har medel avsatts hos kommunstyrelsens ofördelade medel.

Den beräknade merkostnaden för Träffens förskola beräknas till 2 072 412 kr. Prognosen som tagits fram gällande antalet barn i förskolorna visar 2 425 barn i kommunal förskola och 528 barn i fristående förskolor. Utifrån dessa siffror blir det en ökad kostnad med 2 524 815 kr.

### **Prövning av barnets bästa**

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** ersätta Barn- och ungdomsnämnden med 2 524 815 kr från kommunstyrelsens ofördelade medel för ökade lokalkostnader under 2022.

### **Beslutet skickas till:**

Ekonomiavdelningen

Barn- och ungdomsnämnden

## Ersättning till Barn- och ungdomsnämnden för ökade lokalkostnader 2022

### Bakgrund

Barn- och ungdomsnämnden vill ha ersättning för lokalkostnader för Träffens förskola som inte tagits med i budgetramen för 2022. För att hantera hyreskostnaderna har medel avsatts hos kommunstyrelsens ofördelade medel.

Den beräknade merkostnaden för Träffens förskola beräknas till 2 072 412 kr. Prognosen som tagits fram gällande antalet barn i förskolorna visar 2 425 barn i kommunal förskola och 528 barn i fristående förskolor. Utifrån dessa siffror blir det en ökad kostnad med 2 524 815 kr.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Beslutet berör eller påverkar inte barn direkt eller indirekt, så i enlighet med barnkonventionen har det inte funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** ersätta Barn- och ungdomsnämnden med 2 524 815 kr från kommunstyrelsens ofördelade medel för ökade lokalkostnader under 2022.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Therese Larsson  
Chef enheten för politisk beredning  
och samordning  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Ekonomiavdelningen

Barn- och ungdomsnämnden



Kommunstyrelsen

## **Beslut avseende Barn- och ungdomsnämndens begäran om utökad budgetram 2022 för ökade lokalkostnader avseende Träffens förskola**

### **Bakgrund**

Barn- och ungdomsnämnden fick i sin budgetram 2022 tackning för motsvarande de lokalkostnader som gällde 2021. Konsekvenserna av att Träffens förskola blev färdigställd fanns inte med i budgetramen.

Den princip som används i beräkning av bidragsbelopp till kommunens egen verksamhet, och i förlängningen även fristående, är att nämnden ersätter för den genomsnittliga faktiska lokalkostnaden utöver den ersättning som ska täcka undervisning och administration.

Den merkostnad som redovisats för Träffens förskola 2022, och som BUN inte fått tackning för, är 2 072 412 kr. Utifrån den prognos som Division Utbildning och BUN gjort kommer det att gå 2 425 barn i kommunal förskola. Detta gör att det blir en merkostnad på 855 kr per barn i den kommunala verksamheten. Utifrån principen om ersättning på lika villkor saknas det även 855 kr per barn för de 528 barn som går i fristående förskola.

Totalt begär Barn- och ungdomsnämnden  $(2\,425 + 528) \times 855 \text{ kr} = 2\,524\,815$  kr i utökad budgetram 2022 för konsekvensen av en merkostnad för Träffens förskolas lokalkostnader.

2022	Träffens förskola	Summa av Hyror 2022	3 185 412
		Summa av Städ kostn 2022	260 000
		Summa av Städpersonalkostn 2022	
		Summa av Fast service	
		Summa av El,va,värme	
		Summa av Gy-sal inkl Rosvalla	
			3 445 412
2021	Träffens förskola	Summa av Hyror 2021	1 373 000
		Summa av Städ kostn 2021	
		Summa av Städpersonalkostn 2021	
		Summa av Gy-sal inkl Rosvalla	
		Summa av Fast service	
		Summa av El,va,värme	
			1 373 000
		Merkostnad Träffen 2022	2 072 412

Källa: Hyresfil från Division Utbildning

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Beslutet berör eller påverkar inte barn direkt eller indirekt, så i enlighet med barnkonventionen har det inte funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa.

### **Förslag till beslut**

Barn- och ungdomsnämnden beslutar

- 1) **att** begära ersättning med 2 524 815 kr av de av Kommunstyrelsen avsatta medlen för hyresökningar 2022.

Mats Denninger  
Ordförande

### **Delegationsanmälan**

Beslutet är fattat med stöd av Barn- och ungdomsnämndens delegationsordning 2021-10-27 § 73. Delegationsnummer 1.1.1

## **KS § Investering: nytt laboratoriedatasystem till Tekniska divisionen, Vattenlaboratoriet**

**Diarienummer:** KK21/135

Tekniska divisionen i Nyköpings kommun driver ett laboratorium som är ackrediterat enligt ISO 17025 sedan 1991 och utför analyser av dricks- och avloppsvatten för Nyköping Vatten. Det är analyser enligt de tillstånd och lagar som gäller för Nyköping Vattens verksamheter, både avseende dricks- och avloppsvatten.

Inköp av ett nytt laboratoriedatasystem är väsentligt för att Nyköpings vattenlaboratorium ska kunna fortsätta verksamheten i samma omfattning som hittills. Dagens laboratoriedatasystem, Labreda, är ålderstiget. Det varken utvecklas eller supportas längre och systemet är inte kompatibelt att köras i nyare datamiljöer än Windows 7. Kommunens IT-avdelning ser stora risker för kommunens IT-miljö om Labreda inte byts ut.

Ett laboratoriedatasystem är ett samlat system som är väsentligt utifrån kvalitetssystemet ISO 17025 eftersom det innehåller uppgifter om laboratoriets kontroller av alla analysmetoder för att kunna garantera att resultat som rapporteras ut är korrekta. Det är också det system där alla prover får ett provnummer och analyschema, där provresultat skrivs in, granskas och bedöms. Det genererar sedan en analysrapport och ett fakturaunderlag. Laboratoriedatasystem innehåller även verksamhetens och andra kunders samlade historiska laboratoriedata som är värdefullt och bland annat används för att följa trender, vid miljörapportering och som underlag till utredningar. Denna historik av data kan även erbjudas andra verksamheter som lämnar in prover till vattenlaboratoriet.

Laboratoriet har 2021 genomfört en uppdatering av taxan för att kunna täcka kapitalkostnaderna för det nya systemet. Efter beslut i Kommunstyrelsen 2021-03-01, Dnr KK21/135, har en upphandling genomförts. Vinnande anbud ligger på 0,7 mnkr med en årlig licenskostnad på 21 tkr. Den planerade investeringen har projektnummer 3084 i BPA.

### **Prövning av barnets bästa**

nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** uppdra till Tekniska divisionen att köpa in ett nytt laboratoriedatasystem,

- 2) **att** anvisa 0,7 mnkr till Tekniska divisionen från Kommunstyrelsens ofördelade investeringsmedel för uppdraget, samt
- 3) **att** investeringens kapitaltjänstkostnader belastar Tekniska divisionens, Vattenlaboratoriets, budget.

**Beslutet skickas till:**

Ekonomiavdelningen

Tekniska divisionen

Kommunstyrelsen

## Investering: nytt laboratoriedatasystem

### Bakgrund

Tekniska divisionen i Nyköpings kommun driver ett laboratorium som är ackrediterat enligt ISO 17025 sedan 1991 och utför analyser av dricks- och avloppsvatten för Nyköping Vatten. Det är analyser enligt de tillstånd och lagar som gäller för Nyköping Vattens verksamheter, både avseende dricks- och avloppsvatten.

Regeringen beslutade 16 juli 2020 att ge Livsmedelsverket i uppdrag att utreda nationell laboratorieförmåga för dricksvattenanalyser vid kris och höjd beredskap. Det är en fördel att kommunen har ett eget vattenlaboratorium vid en händelse av kris eller vid höjd beredskap.

Vattenlaboratoriet anlitas även av övriga verksamheter inom Nyköpings kommun, exempelvis utförs provtagning och analys gällande strandbad. Vidare utförs också analyser för Oxelösunds kommun och Nyköping-Oxelösund Vattenverksförbund (NOVF). Vattenlaboratoriet tar även emot vattenprover från företag och privatpersoner.

Laboratoriets verksamhet ska bära sina egna kostnader genom de avgifter som tas ut för analyser. De kostnader som ska täckas är bland annat för personal, utrustning, kvalitetsledningssystem, kostnader vid extern provanalys och administrativa kostnader.

Inköp av ett nytt laboratoriedatasystem är väsentligt för att Nyköpings vattenlaboratorium ska kunna fortsätta verksamheten i samma omfattning som hittills. Dagens laboratoriedatasystem, Labreda, är ålderstiget. Det varken utvecklas eller supportas längre och systemet är inte kompatibelt att köras i nyare datamiljöer än Windows 7. Kommunens IT-avdelning ser stora risker för kommunens IT-miljö om Labreda inte byts ut.

Ett laboratoriedatasystem är ett samlat system som är väsentligt utifrån kvalitetssystemet ISO 17025 eftersom det innehåller uppgifter om laboratoriets kontroller av alla analysmetoder för att kunna garantera att resultat som rapporteras ut är korrekta. Det är också det system där alla prover får ett provnummer och analyschema, där provresultat skrivs in, granskas och bedöms. Det genererar sedan en analysrapport och ett fakturaunderlag. Laboratoriedatasystem innehåller även verksamhetens och andra kunders samlade historiska laboratoriedata som är värdefullt och bland annat används för att följa trender, vid miljörapportering och som underlag till utredningar. Denna historik av data kan även erbjudas andra verksamheter som lämnar in prover till vattenlaboratoriet.

Laboratoriet har 2021 genomfört en uppdatering av taxan för att kunna täcka kapitalkostnaderna för det nya systemet. Efter beslut i Kommunstyrelsen 2021-03-01, Dnr KK21/135, har en upphandling genomförts. Vinnande anbud ligger på 0,7 mnkr med en årlig licenskostnad på 21 tkr. Den planerade investeringen har projektnummer 3084 i BPA.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** uppdra till Tekniska divisionen att köpa in ett nytt laboratoriedatasystem,

**att** anvisa 0,7 mnkr från Kommunstyrelsen ofördelade investeringsmedel för uppdraget, samt

**att** investeringens kapitaltjänstkostnader belastar Tekniska divisionens, Vattenlaboratoriets, budget.

Mats Pettersson

Kommundirektör

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

Kent Nyman

Divisionschef Tekniska divisionen

Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Ekonomiavdelningen

Tekniska divisionen

## **KS § Genomförande av gator och VA, Arnö östra verksamhetsområde**

**Diarienummer:** KK19/659

Det är mycket stor efterfrågan på mark för verksamheter i Nyköpings kommun och därför föreslås en fortsatt exploatering av Arnö östra verksamhetsområde i enlighet med aktuella detaljplaner, P 92-15 och P13-8 (lokalgatan). Syftet med detaljplanerna är att skapa förutsättningar för utvidgning av det befintliga planområdet med nya industritomter.

Projektet leds av Mark- och exploateringsenheten som samordnar och koordinerar samtliga delprojekt, varav byggnation av gator och VA är ett, inom detaljplaneområdet.

Kommunstyrelsen tog 2019-11-04 beslut om att uppdra till Tekniska divisionen att genomföra projektering och upphandling av utbyggnation av allmän plats (KS § 270 Dnr KK19/659). Tekniska divisionen har nu slutfört projektering och upphandling av utbyggnad av gata och de allmänna VA-anläggningarna inom Arnö östra verksamhetsområde (markerat rött på kartan nedan).

Utifrån inkomna anbud har en anbudsbaserad kalkyl tagits fram för genomförandet av gata och VA inom området. Kalkylen anger en byggkostnad 30 mnkr för utbyggnaden, varav 5,2 mnkr för VA-anläggningarna.

Kalkylerad intäkt för kvarvarande mark i pågående etapp är ca 35,5 miljoner kronor baserad på försäljning av industritomter.

Se bilaga till tjänsteskrivelsen som visar Arnö östra verksamhetsområde med etapp 1 som redan har färdiga etableringar och etapp 2 som nu berörs i framskrivningen för kommande etableringar.

### **Förslag**

Utifrån inkomna anbud har en anbudsbaserad kalkyl tagits fram för genomförandet av gata och VA inom området. Kalkylen anger en byggkostnad 30 mnkr för utbyggnaden, varav 5,2 mnkr för VA-anläggningarna.

Kalkylerad intäkt för kvarvarande mark i pågående etapp är ca 35,5 miljoner kronor baserad på försäljning av industritomter.

Se bilaga till tjänsteskrivelsen som visar Arnö östra verksamhetsområde med etapp 1 som redan har färdiga etableringar och etapp 2 som nu berörs i framskrivningen för kommande etableringar.



**Prövning av barnets bästa**

Nej

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** ge Samhällsbyggnad, Mark och Exploatering i uppdrag som huvudprojekt att utföra vidare utredning, exploatering, markreglering och försäljning inom Arnö östra verksamhetsområde enligt reviderad budget,
- 2) att** ge Tekniska Divisionen i uppdrag, som delprojekt, att bygga ut vägarna och de allmänna VA-anläggningarna inom området,
- 3) att** anvisa 30 mnkr till Tekniska divisionen för genomförandet av byggnation varav 5,2 mnkr avseende VA ska finansieras med anslutningsavgifter,
- 4) att** finansiera investeringen inom exploatering med medel från sålda exploateringsfastigheter, samt
- 5) att** inarbeta kapitaltjänstkostnader i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens driftsbudget.

**Beslutet skickas till:**

Tekniska divisionen

Samhällsbyggnad

Ekonomiavdelningen

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen

## Genomförande av gator och VA, Arnö östra verksamhetsområde

### Bakgrund

Det är mycket stor efterfrågan på mark för verksamheter i Nyköpings kommun och därför föreslås en fortsatt exploatering av Arnö östra verksamhetsområde i enlighet med aktuella detaljplaner, P 92-15 och P13-8 (lokalgatan). Syftet med detaljplanerna är att skapa förutsättningar för utvidgning av det befintliga planområdet med nya industritomter.

Projektet leds av Mark- och exploateringsenheten som samordnar och koordinerar samtliga delprojekt, varav byggnation av gator och VA är ett, inom detaljplaneområdet.

Kommunstyrelsen tog 2019-11-04 beslut om att uppdra till Tekniska divisionen att genomföra projektering och upphandling av utbyggnation av allmän plats (KS § 270 Dnr KK19/659). Tekniska divisionen har nu slutfört projektering och upphandling av utbyggnad av gata och de allmänna VA-anläggningarna inom Arnö östra verksamhetsområde (markerat rött på kartan nedan).

Utifrån inkomna anbud har en anbudsbaserad kalkyl tagits fram för genomförandet av gata och VA inom området. Kalkylen anger en byggkostnad 30 mnkr för utbyggnaden, varav 5,2 mnkr för VA-anläggningarna.

Kalkylerad intäkt för kvarvarande mark i pågående etapp är ca 35,5 miljoner kronor baserad på försäljning av industritomter.

Se bilaga till tjänsteskrivelsen som visar Arnö östra verksamhetsområde med etapp 1 som redan har färdiga etableringar och etapp 2 som nu berörs i framskrivningen för kommande etableringar.

Mnkr Etapp 2	Upparbetade kostnader	Budget beslutad 2019	Ny budget
Försäljningsinkomster		29,0	35,5
Exploateringsutgifter	-3,3	-9,0	-4,5
Investeringsutgifter			
Projektering	-1,2	-1,0	-1,2
Byggnation gata		-11,0	-24,8
Byggnation VA			-5,2
VA-inkomster			5,2
Summa	-4,5	8,0	5,0

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### Förslag

Utifrån inkomna anbud har en anbudsbaserad kalkyl tagits fram för genomförandet av gata och VA inom området. Kalkylen anger en byggkostnad 30 mnkr för utbyggnaden, varav 5,2 mnkr för VA-anläggningarna.

Kalkylerad intäkt för kvarvarande mark i pågående etapp är ca 35,5 miljoner kronor baserad på försäljning av industritomter.

Se bilaga till tjänsteskrivelsen som visar Arnö östra verksamhetsområde med etapp 1 som redan har färdiga etableringar och etapp 2 som nu berörs i framskrivningen för kommande etableringar.

### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** ge Samhällsbyggnad, Mark och Exploatering i uppdrag som huvudprojekt att utföra vidare utredning, exploatering, markreglering och försäljning inom Arnö östra verksamhetsområde enligt reviderad budget ovan,
- 2) **att** ge Tekniska Divisionen i uppdrag, som delprojekt, att bygga ut vägarna och de allmänna VA-anläggningarna inom området,

- 3) **att** anvisa 30 mnkr till Tekniska divisionen för genomförandet av byggnation var av 5,2 mnkr avseende VA ska finansieras med anslutningsavgifter,
- 4) **att** finansiera investeringen inom exploatering med medel från sålda exploateringsfastigheter, samt
- 5) **att** inarbeta kapitaltjänstkostnader i Miljö- och samhällsbyggnadsnämndens driftsbudget.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Maria Ljungblom  
Samhällsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Samhällsbyggnad

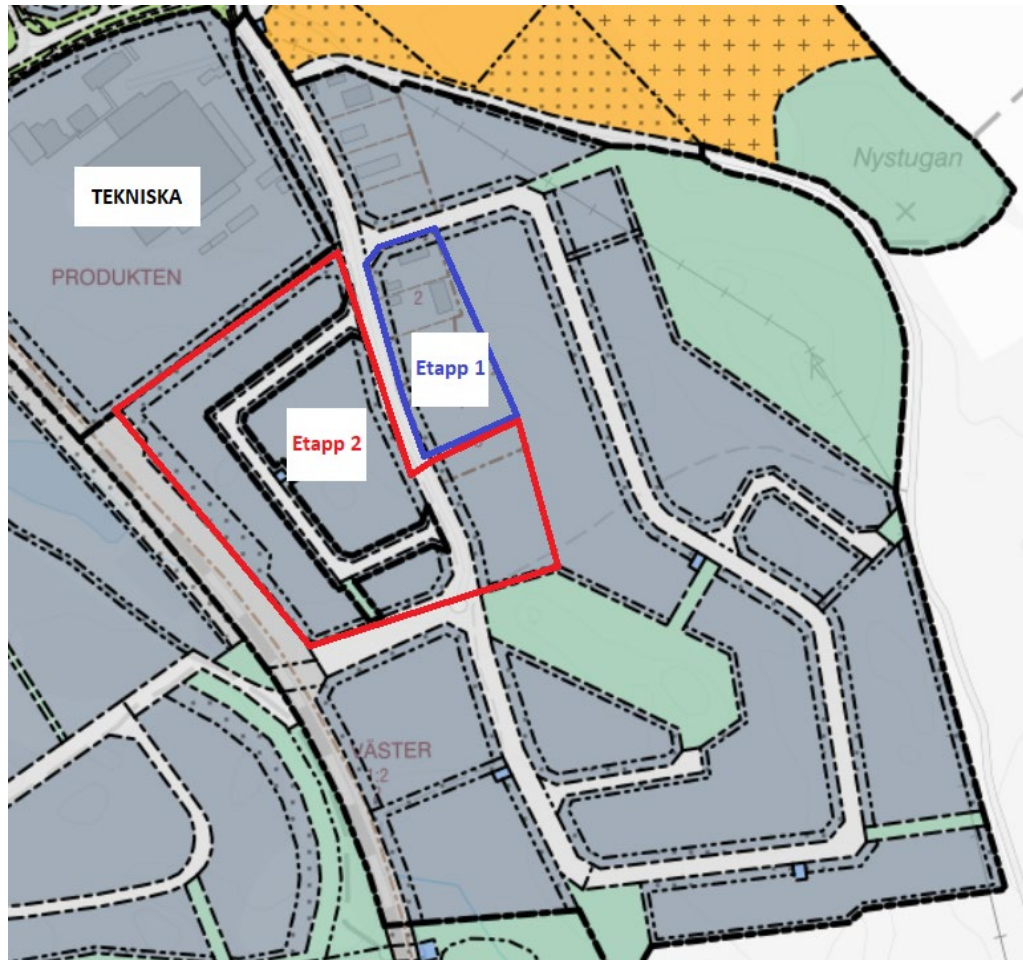
Tekniska

Ekonomiavdelningen

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

## Samhällsbyggnad

Bilaga Karta till tjänsteskrivelse "Genomförande av gator och VA inom Arnö östra verksamhetsområde". Kartan visar etapp 1 (markerat med blått) där etableringar redan finns och etapp 2 (markerat med rött) som nu är aktuellt område för genomförande.



Området ligger bakom Tekniska divisionen på Arnö.

Postadress

Besöksadress

Tfn 0155-24 80 00

Org nr 21 20 00-29 40

Nyköpings kommun

Fax 0155-24 83 30

Bg 619-03 42

N/A

kommun@nykoping.se

611 83 NYKÖPING

www.nykoping.se

## **KS § Yttrande över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033**

**Diarienummer:** KK21/692

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram en ny Nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2022-2033. Den nationella planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas och omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar,
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar,
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan,
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal),
- medel till forskning och innovation.

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt.

Den ekonomiska ramen för planen uppgår till 799 miljarder kr exklusive intäkter från trängselskatter, lån, avgifter och olika former av medfinansiering. Regeringen har signalerat att den liggande planen skall genomföras, vilket begränsar utrymmet för att ta in nya objekt trots att ramen är den högsta någonsin. Att objekt i den liggande planen fördras innan och under produktion begränsar också utrymmet för nya objekt och satsningar.

Av den totala ramen fördelas 437 miljarder till utveckling av transportsystemet, varav 80% går till satsningar på järnväg. Nya stambanor föreslås tilldelas en ram om totalt 104 miljarder under planperioden, varav Ostlänken utgör 67,8 miljarder vilket är det enskilt största objektet i planförslaget.

### **Förslag**

Att Ostlänken har en så stark position i planförslaget är något som Nyköpings kommun lyfter fram som huvudpunkt i yttrandet, tillsammans med att Stockholm Skavsta Flygplats roll i det nationella transportsystemet förstärks ytterligare med Ostlänken och stationen vid flygplatsen.

I förslaget till yttrande lyfts sammanfattningsvis följande punkter:

- Att det är mycket positivt att Ostlänken fortsatt finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan.

- Att vi framhåller att Ostlänken står på egna ben och har stor och viktig roll för att stärka regional, storregional, nationell och internationell utveckling och tillgänglighet i Stockholm-Mälardalsregionen.
- Att vi har nära samverkan med Trafikverket för att genomföra byggnationen av Ostlänken och att framdriften i projektet är god.
- Att vi skrivit under avtal med Sverigeförhandlingen om att utveckla samhället och driva på bostadsbyggandet för att Sverige ska få de nyttor som satsningen på Ostlänken ger.
- Att satsningar på sträckan Järna-Stockholm behövs för att hela Ostlänken-systemet skall fungera effektivt.
- Att Stockholm Skavsta Flygplats med sin kapacitet och funktion bidrar till redundansen i Stockholm-Mälardalen.
- Att Stockholm Skavsta Flygplats betydelse ökar med Ostlänken och tågstation vid flygplatsen, som tillsammans bildar en stark multimodal transportnod med förbättrade kopplingar både norrut mot Södertälje och Stockholm liksom söderut mot Norrköping och Linköping.
- Att transportsystemet som helhet kan bli än mer hållbart när Ostlänken utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan och med regionala planer, genom skapandet av effektiva omstigningsnoder med kopplingar till gång, cykel och kollektivtrafik.

Yttrandet har arbetats fram i samverkan mellan Samhällsbyggnad och Tekniska Divisionen. Yttrandet i sin helhet biläggs tjänsteskrivelsen.

### **Prövning av barnets bästa**

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** godkänna yttrandet över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2021-01-19.

### **Beslutet skickas till:**

Trafikverket

Samhällsbyggnad

Tekniska divisionen



Kommunstyrelsen

## **Yttrande över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (Ref. I2021/02884)**

### **Bakgrund**

Trafikverket har regeringens uppdrag att ta fram en ny Nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2022-2033. Den nationella planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas och omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar,
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar,
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan,
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal),
- medel till forskning och innovation.

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt.

Den ekonomiska ramen för planen uppgår till 799 miljarder kr exklusive intäkter från trängselskatter, lån, avgifter och olika former av medfinansiering. Regeringen har signalerat att den liggande planen skall genomföras, vilket begränsar utrymmet för att ta in nya objekt trots att ramen är den högsta någonsin. Att objekt i den liggande planen fördyras innan och under produktion begränsar också utrymmet för nya objekt och satsningar.

Av den totala ramen fördelas 437 miljarder till utveckling av transportsystemet, varav 80% går till satsningar på järnväg. Nya stambanor föreslås tilldelas en ram om totalt 104 miljarder under planperioden, varav Ostlänken utgör 67,8 miljarder vilket är det enskilt största objektet i planförslaget.

## **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Nyköpings kommun utgår ifrån att Trafikverket gör prövningen av barnets bästa enligt barnkonventionen i planen.

## **Förslag**

Att Ostlänken har en så stark position i planförslaget är något som Nyköpings kommun lyfter fram som huvudpunkt i yttrandet, tillsammans med att Stockholm Skavsta Flygplats roll i det nationella transportsystemet förstärks ytterligare med Ostlänken och stationen vid flygplatsen.

I förslaget till yttrande lyfts sammanfattningsvis följande punkter:

- Att det är mycket positivt att Ostlänken fortsatt finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan.
- Att vi framhåller att Ostlänken står på egna ben och har stor och viktig roll för att stärka regional, storregional, nationell och internationell utveckling och tillgänglighet i Stockholm-Mälardalsregionen.
- Att vi har nära samverkan med Trafikverket för att genomföra byggnationen av Ostlänken och att framdriften i projektet är god.
- Att vi skrivit under avtal med Sverigeförhandlingen om att utveckla samhället och driva på bostadsbyggandet för att Sverige ska få de nyttor som satsningen på Ostlänken ger.
- Att satsningar på sträckan Järna-Stockholm behövs för att hela Ostlänken-systemet skall fungera effektivt.
- Att Stockholm Skavsta Flygplats med sin kapacitet och funktion bidrar till redundansen i Stockholm-Mälardalen.
- Att Stockholm Skavsta Flygplats betydelse ökar med Ostlänken och tågstation vid flygplatsen, som tillsammans bildar en stark multimodal transportnod med förbättrade kopplingar både norrut mot Södertälje och Stockholm liksom söderut mot Norrköping och Linköping.
- Att transportsystemet som helhet kan bli än mer hållbart när Ostlänken utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan och med regionala planer, genom skapandet av effektiva omstigningsnoder med kopplingar till gång, cykel och kollektivtrafik.

Yttrandet har arbetats fram i samverkan mellan Samhällsbyggnad och Tekniska Divisionen. Yttrandet i sin helhet biläggs tjänsteskrivelsen.

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** godkänna yttrandet över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, enligt bilaga till tjänsteskrivelse daterad 2021-01-19.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Maria Ljungblom  
Samhällsbyggnadschef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Trafikverket

Samhällsbyggnad

## Yttrande över Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 (Ref. I2021/02884)

Nyköpings kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033 och lämnar följande yttrande.

### Ostlänken

Det är mycket positivt att Ostlänken fortsatt finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan. Motiven för Ostlänken är behovet av att få ett välfungerande och långsiktigt järnvägssystem som har avgörande betydelse för bostadsförsörjningen och regionernas näringsliv, arbetsmarknad och hållbara utveckling. Nyköpings kommun kan redan idag notera Ostlänkseffekter, framför allt i form av investeringar och byggnationer av privata aktörer tillsammans med ett ökat intresse från företag att etablera sig i kommunen.

Det är viktigt att framhålla att Ostlänken står på egna ben och har stor och viktig roll för att stärka regional, storregional, nationell och internationell utveckling och tillgänglighet i Stockholm-Mälardalsregionen. Genom Ostlänken kan den regionala-, storregionala och nationella persontrafiken fortsätta utvecklas samtidigt som godstrafiken får ökad kapacitet på övriga banor vilket tillsammans leder till alltmer integrerade regioner med en växande arbets- och bostadsmarknad.

För att färdigställa Ostlänken samverkar Nyköpings kommun med Trafikverket för att så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt genomföra byggnationen av den nya banan. Framdriften i projektet är god genom att flera ingående järnvägsplaner är framme i samråds- eller granskningsskede och där Nyköpings Resecentrum vunnit laga kraft och börjar byggas under 2022.

I det fortsatta arbetet måste ett systemperspektiv och trafikslagsövergripande synsätt prägla arbetet. Detta innebär bland annat att knutpunkter ska lokaliseras och utformas för snabba byten mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i städerna samtidigt som attraktiva kopplingar till Stockholm Skavsta Flygplats ska säkerställas för att förbättra den nationella och den internationella tillgängligheten i hela Stockholm/Mälardalen.

Nyköpings kommun har liksom andra kommuner och regioner skrivit under avtal med Sverigeförhandlingen om att utveckla samhället och driva på bostadsbyggandet för att Sverige ska få de nyttor som satsningen på Ostlänken ger. För att tidigt få ut nyttorna bör inriktningen vara att tågen kan börja trafikera den nya banan norrifrån så snart som möjligt. Nyköpings kommun vill också lyfta behovet av att tillräcklig kapacitet säkras på sträckan Järna-Stockholm, för att undvika flaskhalsar när trafikering startar.

### **Tågstation med resecentrum vid Stockholm Skavsta Flygplats**

Stockholm Skavsta Flygplats har ett attraktivt läge i Stockholm-Mälardalen med tillgänglighet dygnet runt alla dagar om året. Med redan genomförda investeringar och befintliga tillstånd finns i kombination med hög effektivitet på marksidan ytterligare utrymme att ta emot många fler flyglinjer, även under peak-tider.

Den befintliga infrastrukturen möjliggör att flygplatsen kan ta emot alla typer av flygplan såväl kommersiellt som privat och fraktflyg vilket skapar redundans i Stockholm-Mälardalen. Stockholm Skavsta Flygplats är utpekad av Trafikverket att bli permanent beredskapsflygplats samtidigt som Kustbevakningen, Sveriges brandbekämpningsflygplan och SAABs underhållsorganisation redan finns etablerade.

Med Ostlänken ökar Stockholm Skavsta Flygplats betydelse som nationell och regional nod i ett stråk med stark regional utveckling och tillväxt. Cirka 27% av Sveriges befolkning - alltså närmare 3 miljoner människor - bor inom 100 km radie. Med tågstationen vid Stockholm Skavsta Flygplats bildas en stark multimodal transportnod med förbättrade kopplingar både norrut mot Södertälje och Stockholm liksom söderut mot Norrköping och Linköping.

### **Stärkta kopplingar för ett hållbart samhälle**

Med nya stambanor och dess stationer bildas viktiga knutpunkter i centrala och andra för transportsystemet gynnsamma lägen. Det öppnar för att skapa effektiva omstigningsnoder som möjliggör snabba byten mellan olika kollektivtrafikslag samt till gång- och cykeltrafik. Dessa kopplingar är viktiga för att dra full nytta av Ostlänken och övriga transportsystemet och bidrar till hållbara städer och samhällen. Det innebär att Ostlänken behöver utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan, men även med regionala planer, så att investeringar görs utifrån ett helhetsperspektiv.

Nyköping / 2022

Urban Granström  
Kommunstyrelsens ordförande

RAPPORT

# Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033



**Trafikverket**

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Ärendenummer: TRV 2021/79143

Version: 1.0

Kontaktperson: Pär-Erik Westin

Publikationsnummer: 2021:186

ISBN: 978-91-7725-950-3

# Innehåll

FÖRORD	6
SAMMANFATTNING	7
Planförslagets förutsättningar och framtagande	7
Vi fortsätter att rusta, bygga ut och modernisera järnvägen	13
Några väginvesteringar tillkommer – fortsatt stora vägunderhållsbehov	15
Viktiga satsningar för ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem för medborgare och näringsliv	16
<b>1 UPPDRAG OCH UTGÅNGSPUNKTER</b>	<b>21</b>
1.1. Regeringens direktiv	21
1.2. Från plan för 2018–2029 till plan för 2022–2033	22
1.3. Planförslagets bidrag till transportpolitiska mål	28
1.4. Processen för att ta fram planförslaget m.m.	33
1.5. Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	35
1.6. Trafikverkets övergripande prioriteringar	35
<b>2 TRANSPORTER I SVERIGE: NULÄGE OCH FÖRVÄNTAD UTVECKLING</b>	<b>39</b>
2.1. Persontransporter	39
2.2. Godstransporter	47
2.3. Transportsektorns utsläpp av växthusgaser	50
2.4. Trafiksäkerhet	51
<b>3 BEHOV I DET NATIONELLA OCH INTERNATIONELLA PERSPEKTIVET</b>	<b>56</b>
3.1. Godstransporter – viktiga internationella och nationella flöden och stråk	56
3.2. Personresor – viktiga stråk för långväga persontrafik	59
<b>4 ÅTGÄRDER SOM PÅVERKAR ANVÄNDNINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET</b>	<b>62</b>
4.1. Åtgärder inom samhällsplaneringen	62
4.2. Åtgärder inom infrastrukturplaneringen	64



5	FORSKNING OCH INNOVATION	66
5.1.	Prioriterade forsknings- och innovationsområden	66
5.2.	Prioriterade arbetssätt för forskning och innovation	67
5.3.	Finansiering och samverkan med andra aktörer	69
6	VIDMAKTHÅLLANDE AV TRANSPORTINFRASTRUKTUREN	70
6.1.	Vidmakthållande av vägar	71
6.2.	Vidmakthållande av järnvägar	84
7	UTVECKLING	97
7.1.	Trimnings- och miljöåtgärder	99
7.2.	Stadsmiljöavtal	103
7.3.	Namngivna investeringar	105
7.4.	Åtgärder för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och i Västerbotten	121
7.5.	Innovation i utvecklingen av transportinfrastrukturen	123
7.6.	Nya stambanor för höghastighetståg	127
7.7.	Utbyggnad av järnväg i norra Sverige	133
7.8.	Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser	136
7.9.	ERTMS och relaterade järnvägstekniska system	137
7.10.	Länsplaner för regional transportinfrastruktur	140
7.11.	Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget	141
7.12.	Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning	142
8	FÖRSLAG PÅ ÅTGÄRDER PER STRÅK OCH NODER	144
8.1.	Inledning	144
8.2.	Större investeringar och reinvesteringar i Sverige	144
8.3.	Norra Sverige	146
8.4.	Mellersta Sverige	151
8.5.	Östra Mellansverige	156
8.6.	Stockholmsområdet och Gotland	161

8.7.	Västra Sverige	166
8.8.	Södra Sverige	171
9	PLANFÖRSLAGETS EFFEKTER	176
9.1.	Övergripande transportpolitiska mål	178
9.2.	Tillgänglighet för person- och godstransporter	182
9.3.	Klimat- och miljömål	184
9.4.	Trafiksäkerhet	185
9.5.	Effekter på EU:s transportpolitiska mål	186
9.6.	Känslighetsanalyser	187
10	KOSTNADSSTYRNING OCH PRODUKTIVITET	194
10.1.	Trafikverkets erfarenheter av kostnadsutveckling	194
10.2.	Pågående arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet	199
10.3.	Fortsatt utveckling behövs	200
11	EKONOMISK RAM OCH FINANSIERING	203
11.1.	Ekonomisk ram	203
11.2.	Tillkommande medel utöver planeringsram	206
11.3.	Osäkerheter i kostnader för genomförande av planen	209
	LITTERATURFÖRTECKNING	211
	Regeringsuppdrag	211
	Underlagsrapporter	211
	Trafikverkets styrande och vägledande dokument (TDOK)	211
	Övriga källor	212
	BILAGA 1	214

# Förord

Trafikverket överlämnar härmed förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) samt regeringens direktiv. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Trafikverket har utarbetat planförslaget utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt, och fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den av Trafikverket föreslagna fördelningen på åtgärder inom ramen för tilldelade medel dels för utveckling, dels för vidmakthållande av vägar respektive järnvägar, är utformad så att den i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till att uppnå syftet såväl avseende de transportpolitiska målen som de mål och ambitioner som regeringen i övrigt tagit upp, däribland tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Trafikverket har strävat efter att skapa öppenhet om förutsättningarna för planen och dess utveckling och innehåll, och planförslaget har tagits fram i dialog med berörda aktörer. Hearingar, dialoger och samråd har genomförts digitalt och i olika skeden av arbetsprocessen. De löpande kontakterna med omvärldens aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper.

Planförslaget remitteras nu från och med den 30 november 2021 till berörda remissinstanser, som har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

På uppdrag av Trafikverkets styrelse

Borlänge den 30 november 2021

Lena Erixon

Generaldirektör

# Sammanfattning

## Planförslagets förutsättningar och framtagande

En plan för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- medel till forskning och innovation.

I transportsystemet behöver gång- och cykelvägar, vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser samspela och komplettera varandra för att möta samhällets behov. Det trafikslagsövergripande perspektivet är grundläggande i planeringen av hur vi ska använda vår infrastruktur smartare och effektivare.

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan påverkas även av en rad andra faktorer som inte är en del av infrastrukturplanen, såsom styrmedel, regleringar och upphandlad trafik. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen en pusselbit bland flera.

## Ökade ekonomiska ramar för utveckling och vidmakthållande

De ekonomiska ramarna för infrastrukturplanen anges i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, beslutad av riksdagen i bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Inriktningarna för arbetet anges också av regeringens direktiv den 23 juni 2021 till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.<sup>1</sup>

Jämfört med den gällande planen för 2018–2029 innebär anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar en ökning med 13 procent respektive 25 procent (uttryckt i fasta priser).

---

<sup>1</sup> Förslag till länsplaner tas fram av regionerna och lämnas in separat till regeringen.

Anslaget till utveckling av transportsystemet innebär en ökning med 25 procent jämfört med den gällande planen.

### Begränsat utrymme för nya investeringar

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Detta är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i planförslaget. Utrymmet inom utvecklingsanslaget är i hög grad redan in-tecknat av den gällande planen, eftersom många av investeringarna har genomförandetider som sträcker sig bortom planperioden 2018–2029. Om man lägger ihop den gällande planens kostnader för den resterande planperioden 2022–2029 med kostnaderna för de objekt vars genomförandetid fortsätter in i nästa planperiod 2030–2033, samt medel till ej namngivna poster på samma nivå som i gällande plan, så summerar det till 353 miljarder kronor (i 2021 års priser).

Till detta kommer dock ytterligare kostnadsanspråk. Kostnaderna för investeringarna i gällande plan har ökat sedan planens fastställelse. Utgår man från en preliminär tidsplanering av objekten i gällande plan motsvarar kostnadsökningarna omkring 80 miljarder kronor under planperioden, varav omkring 30 miljarder kronor (under planperioden) härrör från de etapper av nya stambanor som finns med i gällande plan. Regeringen har också angett att Norrbotniabanans etapp Skellefteå–Luleå ska påbörjas, och Trafikverket bedömer att 3 miljarder kronor är en lämplig nivå under planperioden. Vidare är det nödvändigt att inrymma den fortsatta utbyggnaden av det nya digitala signalsystemet ERTMS (European Rail Traffic Management System) i planförslaget. Med en tekniskt optimal utbyggnadstakt skulle ERTMS-implementeringen behöva ytterligare drygt 20 miljarder kronor under planperioden, förutom 18 miljarder kronor för objekt som redan finns med i gällande plan.

Sammanlagt summerar den gällande planens fortsättning och de ytterligare kostnadsanspråken till nära 460 miljarder kronor under planperioden, vilket överstiger den angivna ramen för utvecklingsanslaget på 437 miljarder kronor. Trafikverket har därför i första hand analyserat om kostnadsbesparingar kan genomföras, och i andra hand övervägt tidsförskjutningar och etappindelningar av vissa objekt i den gällande planen. Trafikverkets bedömning är att utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är ytterst begränsat, utöver den fortsatta utbyggnaden av ERTMS samt den av regeringen utpekade tidigareläggningen av Norrbotniabanans.

### Trafikverkets prioriteringar och förslag i sammanfattning

För att planförslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver vissa investeringar i den gällande planen förskjutas i tid. Trafikverket föreslår att detta i första hand bör handla om investeringar som inte påbörjats men vars bedömda kostnad ökat betydligt sedan gällande plan fastställdes. I förslaget till senareläggningar har bidrag till transportpolitisk måluppfyllelse varit vägledande. För väginvesteringar har kostnadseffektiva åtgärder för att minska antalet omkomna prioriterats. Sammanlagt rör det sig om nio investeringar i gällande plan som föreslås förskjutas i tid så att de slutförs efter 2033, vilket innebär att totalt 11 miljarder kronor förskjuts till efter planperioden. Genom besparingar och omfattningsförändringar minskas kostnaderna med ytterligare 3 miljarder kronor. Medlen under planperioden till etapper av nya stambanor för höghastighetståg föreslås minskas från 107 till 104 miljarder kronor eftersom planläggningsprocessen för etappen Göteborg–Borås har tvingats senareläggas.

Med anledning av bland annat det begränsade budgetutrymmet föreslås en något långsammare utbyggnadstakt av ERTMS än den rent tekniskt optimala, vilket minskar

kostnaderna under planperioden med cirka 9 miljarder kronor. En ännu långsammare utbyggnadstakt än den som nu föreslås skulle innebära stora problem att upprätthålla ett robust järnvägssystem eftersom den befintliga signalanläggningen är gammal och sliten, och eftersom ERTMS är en förutsättning för många planerade investeringar.

Planförslaget innehåller också ett begränsat antal nya investeringar som bedöms vara nödvändiga att inrymma, bland annat kapacitetsförstärkningar föranledda av de nya industrisatsningarna i Norrbottens län och Västerbottens län och åtgärder för ökade hastigheter på Ostkustbanan och Väst kustbanan, vilket även förutsätter att det nya signalsystemet ERTMS är utbyggt enligt plan.

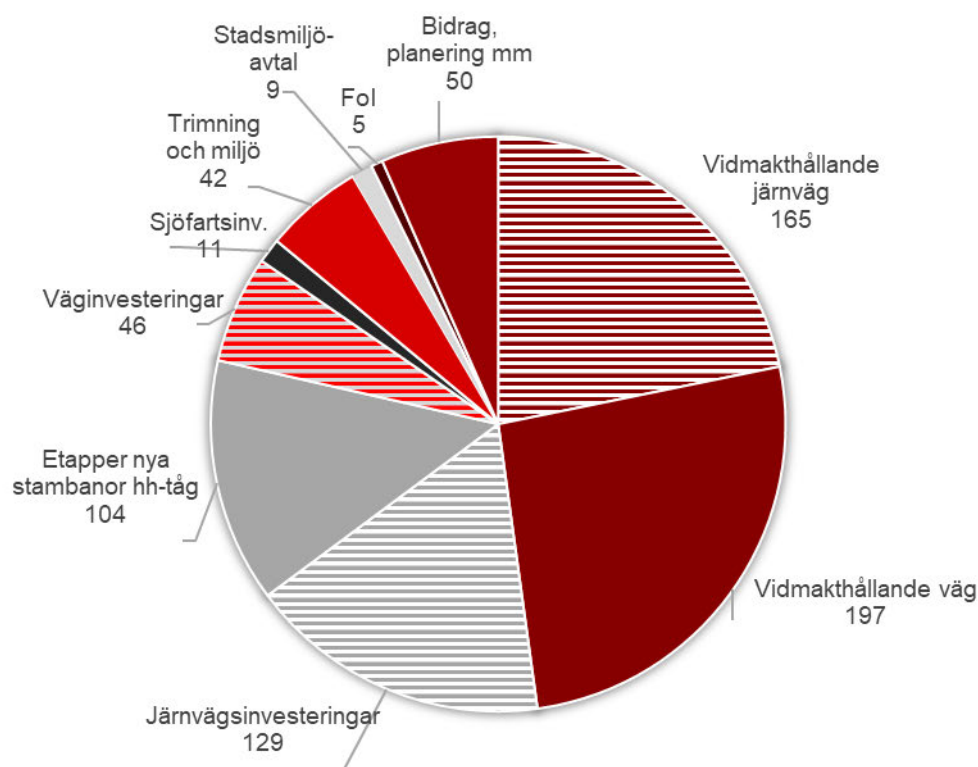
Planförslaget innebär också en ökning av anslaget för trimnings- och miljöåtgärder med cirka 5 miljarder kronor, eftersom sådana åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan förbättra funktionen i befintlig infrastruktur och minska infrastrukturens miljöpåverkan. Trafikverket föreslår vidare att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030, vilket Trafikverket anser är en lämplig brytpunkt för att möjliggöra en utvärdering av systemet med stadsmiljöavtal i syfte att kunna föreslå hur de bör utvecklas.

Det begränsade utrymmet inom utvecklingsanslaget innebär att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kunnat inrymmas i planförslaget. Det kan inte uteslutas att mer samhällsnyttor hade kunnat skapas för den givna budgeten om vissa av dessa hade kunnat inrymmas i planförslaget. Regeringens direktiv anger dock att gällande plan ska genomföras, och Trafikverket har därför inte prövat denna fråga vidare.

Grundläggande för Trafikverkets arbete är fyrstegsprincipen, som innebär att åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt prövas i första hand för att lösa brister i transportsystemet. Trafikverket arbetar med så kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (åtgärder som påverkar transportefterfrågan och transportsätt), till exempel trafikinformation, trafikledning, kapacitetstilldelning och hastighetsgränser. Majoriteten av dessa åtgärder handlar dock om annat än fysisk infrastruktur varför huvuddelen av detta arbete ligger utanför planförslaget. De investeringar som finns med i gällande plan har tidigare analyserats enligt fyrstegsprincipen.

## Planförslagets fördelning av medel

Figur 1 Planförslagets fördelning på olika kostnadsposter. Miljarder kronor under planperioden.



Nära hälften av medlen i infrastrukturplanen används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Av de namngivna investeringarna (inklusive etapperna av nya stambanor), som tillsammans utgör nära 40 procent av planen, är drygt 80 procent järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar.

### Kostnadsökningar sker främst i ännu ej påbörjade projekt

Trafikverkets namngivna projekt ingår i stora, komplexa och långa samhällsutvecklingsprocesser, där all kunskap om framtiden inte finns. Projekten innefattar många olika aktörer och perspektiv. Den ursprungliga utformningen och omfattningen kan förändras under projektets gång. Därutöver kan samhällsutvecklingen medföra förändringar som kan vara svåra att bedöma. Det handlar även om hur branschindex utvecklas, och förändringar av krav och lagar som sker parallellt med projektet. Samtidigt kan teknikutveckling leda till att kostnaderna kan minskas.

Eftersom planeringsprocessen bygger på att objekt läggs in i plan i relativt tidiga skeden är det svårt att undvika att vissa objekt visar sig vara dyrare, eller ge lägre nyttor, än man bedömt i tidigare skeden. Meningen är att man i planeringsprocessen ska kunna ompröva åtgärder vartefter man får mer information om nyttor och kostnader. Det uppstår dock problem om kostnadsökningarna visar sig i ett så sent skede i planeringsprocessen att det är förenat med stora kostnader att ompröva objektet, till exempel när objektet utgör en förutsättning för andra objekt eller för bebyggelseplanering. Regeringens direktiv anger dock att gällande plan ska genomföras. Trafikverket har därför undersökt besparingar och senareläggningar av objekt i gällande plan, men inte prövat frågan huruvida några objekt ska utgå ur planförslaget.

Kostnaderna för de namngivna investeringarna i den gällande planen har ökat sedan planen fastställdes i maj 2018. Det är främst de beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade projekt som har ökat. Kostnaderna för pågående investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 7 procent respektive 12 procent i förhållande till den gällande planen, vilket är något lägre än ökningen av investeringsindex. Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställelse.

De beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 50 procent sedan gällande plans fastställelse. De beräknade kostnaderna för ej påbörjade järnvägstekniska system har ökat med nära 80 procent.

En del av kostnadsökningarna förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Ytterligare en del förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Slutligen förklaras en del av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden.

### Trafikverkets arbete med stärkt kostnadsstyrning

Trafikverket har ett viktigt ansvar för att åstadkomma en god hushållning med statens medel och en effektiv verksamhet, och följer löpande utvecklingen och utfallet av kostnader i pågående och slutförda åtgärder. Detta redovisas i Trafikverkets årsredovisning, men också vid andra tillfällen som i byggstartsrapporteringen. Vid dessa tillfällen redovisas också vilka orsaker som ligger bakom förändring av kostnader, bland annat förändrad omfattning av projekten.

Trafikverket bedriver också ett kontinuerligt arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet med hjälp av system, processer och rutiner. Detta arbete sker också mot bakgrund av att inköpsvolymen har ökat i snabb takt. En ökad produktivitet är också nödvändig eftersom branschindex har ökat snabbare än den generella prisutvecklingen i samhället. Det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrningen, produktiviteten och effektiviteten i verksamheten. Centrala punkter i detta arbete handlar om att utveckla systematiken vad gäller uppföljning av orsaker till förändring av kostnader. Trafikverket har därför vidtagit vissa åtgärder redan under arbetet med planförslaget.

Trafikverket har även genomfört ett fördjupat arbete för att identifiera kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet av nya stambanor.

Trafikverket har också beslutat om ett antal åtgärder som särskilt ska prioriteras under det kommande året. Valet av åtgärder baseras på Trafikverkets egna analyser och erfarenheter från planarbetet, iakttagelser i tidigare regeringsuppdrag samt rekommendationer från Riksrevisionen. Åtgärdsområdena är:

- Utvecklade kalkyler för säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i tidigt skede samt minskade kostnadsökningar under genomförandefasen.
- Förbättrad kostnadsstyrning i tidiga skeden, bland annat genom att förstärka systematiken gällande beslut om förändringar i innehåll och omfattning.
- Utveckling av arbetssätt, styrformer och affärsperspektiv så att Trafikverket proaktivt kan hantera förändringar innan de resulterar i kostnadsökningar.
- Stärkt beredning av förändringshantering för tekniska krav, planeringsförutsättningar och utformningsfrågor.



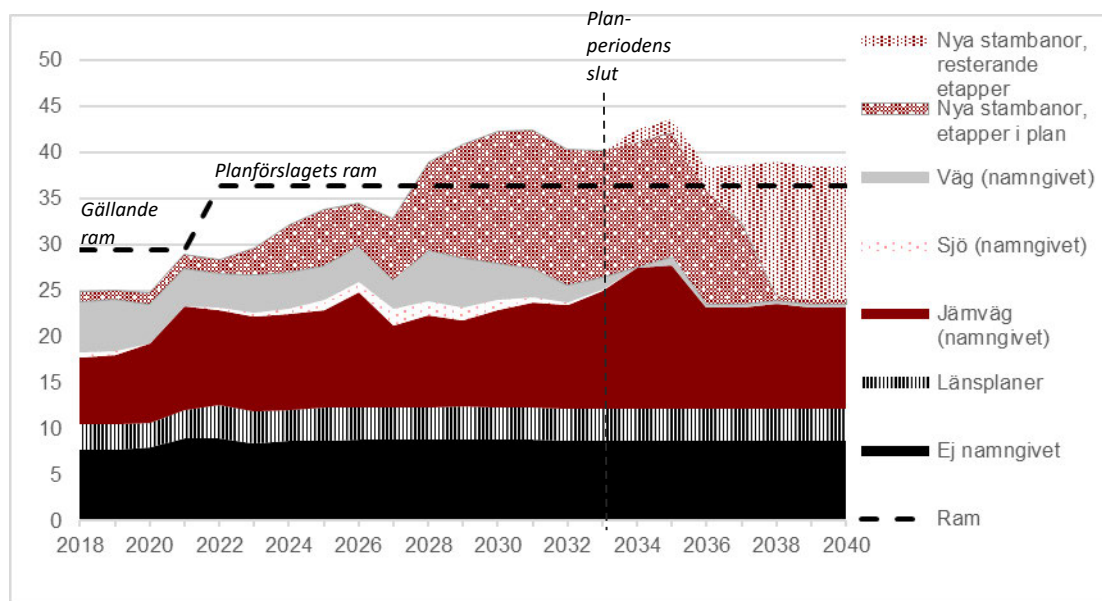
- Fortsatt utveckling av produktivitet och innovation i bygg- och anläggningssektorn, till exempel genom att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhållsreparationer nyttja olika typer av innovationsupphandlingar för att pröva olika affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare, och ge incitament att investera i nya tekniska lösningar.

### Utrymmet i kommande planer är högt in-tecknat

Många av de namngivna investeringarna i planförslaget har genomförandetider som fortsätter efter planperiodens slut. Det gäller framför allt de nya stambanorna för höghastighetståg, men även ERTMS-utrustningen, andra järnvägstekniska system samt andra investeringar.

Diagrammet i figur 2 ger en ungefärlig bild över planerad verksamhetsvolym inom utvecklingsanslaget fram till 2040, antaget att ramen för länsplaner och ej namngivna poster är samma som i föreliggande planförslag. Observera att diagrammet inte inkluderar eventuella tillkommande investeringar i framtida infrastrukturplaner, utan enbart avser investeringar i föreliggande planförslag samt aviserade fortsättningar av nya stambanor samt järnvägstekniska system. Eftersom investeringarnas tidsplaner revideras löpande ska diagrammet tolkas med försiktighet, men det ger en bild av de långsiktiga planeringsförutsättningarna.

Figur 2 Ungefärlig fördelning av kostnadsvolymer över tid. Miljarder kronor.



Betydande investeringsvolymer fortsätter in på den förväntade nästkommande planperioden (2026–2037). Om man hypotetiskt antar att denna har oförändrad ram för utvecklingsanslaget skulle det innebära att kommande planperiod redan är övertecknad med omkring 40 miljarder kronor. En stor del av dessa medel härrör sig till nya stambanor och signalsystemet ERTMS.

## Vi fortsätter att rusta, bygga ut och modernisera järnvägen

### Vi rustar upp järnvägen

Anslaget till vidmakthållande av statliga järnvägar ökar med 25 procent (40 miljarder kronor under planperioden) jämfört med planen 2018–2029. Mer resurser till att underhålla järnvägen minskar långsiktiga underhålls- och reinvesteringskostnader, eftersom det är billigare att underhålla i tid, och minskar risken för störningar och hastighetsnedsättningar.

Satsningar fortsätter på de fyra särskilt utpekade transportflöden – Västra stambanan, Södra stambanan, norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen) – och det eftersatta underhållet kommer där att kunna minskas, med förbättrad eller oförändrad robusthet som följd. Under gällande planperiod har viktiga åtgärder genomförts på Södra och Västra stambanan, och nu skiftas fokus mot Malmbanan och norra godsflödet. Underhållsåtgärder och reinvesteringar genomförs också på de tio prioriterade transportflöden som är särskilt viktiga för både person- och godstrafik.

De lägre trafikerade banorna kommer att få ett försämrat tekniskt tillstånd, med försämrad robusthet, ökad risk för trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Funktionaliteten på dessa banor kan upprätthållas med förstärkt underhåll och åtgärder som förlänger livslängden.

Utrullningen av ERTMS utgör den enskilt största och viktigaste satsningen. Dagens ATC-system har på flera ställen redan passerat sin tekniska livslängd och når successivt sin tekniska livslängd i järnvägsnätet. För att framkomlighet och kapacitet ska kunna upprätthållas är ett fortsatt införande av ERTMS nödvändigt.

### Vi bygger ut järnvägen

Över 80 procent av de namngivna investeringarna är järnvägsinvesteringar. Nära hälften av detta utgörs av de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg, och nära en fjärdedel av järnvägstekniksystem, bland annat kraftförsörjningsåtgärder, trafikledningssystem och det nya digitala signalsystemet ERTMS.

Regeringen har i direktiven angett att Trafikverkets planförslag bör innefatta investeringar på de nya stambanorna till ett belopp av 107 miljarder kronor under planperioden. Eftersom förutsättningar i nuläget saknas för att komma fram i pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås behöver Trafikverket senarelägga delar av genomförandet och omfördela medel till andra objekt både inom och utom nya stambanor under planperioden. Trafikverket föreslår därför att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden.

Utbyggnaden av nya stambanor startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029. För fortsatt utbyggnad ska en prioritering göras utifrån en systemövergripande utbyggnadsanalys, men inriktningen är att de nya stambanorna i sin helhet ska stå klara kring 2045. För planläggning av centrala systemdelar mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm avsätts 5 miljarder kronor under planperioden.

Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tätortspassager och stationsutformningar, anpassade fordon, anpassade tekniska standarder, landbroar, masshantering och industrialisering. Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.

Enligt regeringsbeslut ska planläggningsarbetet för Norrbotniabanans kvarvarande sträcka, Skellefteå–Luleå, påbörjas, och direktivet anger att planeringen för hela Norrbotniabanans ska intensifieras. Trafikverket föreslår därför att 3 miljarder kronor anslås till sträckan Skellefteå–Luleå.

Gällande plan innehåller ett stort antal andra järnvägsinvesteringar för ökad kapacitet längs de viktigaste stråken. Exempel på tillkommande anläggningar är Varbergstunneln, Ängelholm–Maria, Hallsberg–Degerön, Tomteboda–Kallhäll och Värnamo–Jönköping/Nässjö. Många mindre åtgärder på Mittbanan, Dalabanen, Värmlandsbanan, Västra stambanan och Malmbanan förbättrar kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik, exempelvis genom olika trimningspaket för ökad kapacitet och minskade restider. Planen innehåller även åtgärder för modernisering av stationsmiljöer samt åtgärder för längre och tyngre tåg.

Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbottens län och Västerbottens län föreslås bland annat åtgärder för ökad kapacitet på malmbanan, som föreslås en lånefinansiering som delvis kan hanteras med ökade banavgifter. Vidare föreslås åtgärder för höjd hastighet till 250 km/tim på delar av Väst kustbanan och Ost kustbanan, vilket även förutsätter att ERTMS byggts ut på sträckorna. Slutligen innehåller planförslaget medel till fortsatt planering av stora ombyggnader av Stockholms central och Tomteboda. Medlen är nödvändiga för att Trafikverket ska kunna delta i pågående planeringsarbete som bedrivs av Stockholms stad och Jernhusen.

#### Vi fortsätter moderniseringen av järnvägen

Det fortsatta införandet av det nya digitala signalsystemet ERTMS är en förutsättning och plattform för järnvägens modernisering. ERTMS är också en förutsättning bland annat för nya stambanor för höghastighetståg och anpassningarna på Ost kustbanan och Väst kustbanan, för att där kunna köra tåg i 250 km/tim.

Med anledning av bland annat att utvecklingsanslagets ram inte räcker till alla kostnadsanspråk föreslår Trafikverket en något långsammare utbyggnadstakt av ERTMS jämfört med den rent tekniskt optimala. Med den föreslagna utbyggnadstakten kommer ERTMS att vara fullt utbyggt mellan 2040 och 2045. En långsammare utbyggnadstakt skulle innebära stora problem att upprätthålla systemets robusthet och ökade kostnader för att underhålla befintlig signalanläggning som är gammal och sliten.

Andra viktiga moderniseringar är ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät, nationellt tågledningssystem, utveckling och förvaltning av Trafikverkets teletransmissionsanläggning, fjärrstyrning av järnväg, samt införande av Future Railway Mobile Communications System (FRMCS).

## Några väginvesteringar tillkommer – fortsatt stora vägunderhållsbehov

### Ett begränsat antal nya väginvesteringar

Av medlen till namngivna investeringar utgörs 15 procent av vägåtgärder. De flesta av dessa syftar till att förbättra trafiksäkerheten, samtidigt som de bidrar till regional utveckling genom förbättrad tillgänglighet.

Planförslaget innehåller, förutom pågående investeringar, två nya namngivna åtgärder på väg, nämligen mittseparering av E4 mellan Blåberget och Matfors, och E4 Förbifart Skellefteå med anledning av de stora industrisatsningarna i området. Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs.

### Åtgärder för ökad trafiksäkerhet

Nollvisionens etappmål för 2020 uppnåddes, och nu fortsätter resan mot ett nytt etappmål för år 2030. Väginvesteringarna handlar i första hand om mittseparering och nya trafiksäkra vägsträckningar. Dessutom finns möjlighet till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet.

Ett annat viktigt område är åtgärder som minskar skaderisken för fotgängare och cyklister. Trafikverket fortsätter att höja säkerhetsnivån i plankorsningar och arbetet med åtgärder för att förhindra obehörigt spårbehandling.

Behovet att genomföra trafiksäkerhetsåtgärder är fortsatt stort, och nödvändiga åtgärder för att klara etappmålet för 2030 ryms inte i planen. I Trafikverkets förslag på nya investeringsobjekt som skulle kunna inrymmas med en ökning av utvecklingsanslaget dominerar investeringar för ökad trafiksäkerhet på vägar i landsbygd. Förslaget innehåller nya objekt för omkring 14 miljarder kronor vars trafiksäkerhetseffekt skulle vara i samma storleksordning som samtliga namngivna objekt i hela planförslaget. En viss ökning av medlen till trafiksäkerhetsinvesteringar skulle alltså kunna ha betydande effekter.

### Vägarnas underhållsbehov överstiger medlen

Anslaget till vidmakthållande av statliga vägar ökar med 13 procent jämfört med planen 2018–2029. Tillståndet på det statliga vägnätet har under en längre tid gradvis försämrats, och med givna anslagsnivåer kommer nedbrytningstakten att bli högre än åtgärdstakten. Det betyder att vägsystemet, trots anslagsökningen, kommer att försämrats snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa.

De ökade underhållsbehoven beror bland annat på tillkomsten av mer komplexa anläggningar, ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner som en följd av att de har uppnått sina tekniska livslängder, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter. Drygt 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före år 1970, och dimensionerat för den trafik som var aktuell då. Tillsammans bidrar allt detta till ett ökat slitage och en negativ tillståndsutveckling på stora delar av vägnätet. Det innebär att Trafikverket inte kan vidmakthålla vägsystemet kostnadseffektivt eftersom nödvändiga åtgärder inte kan utföras förebyggande, i rätt omfattning eller till önskad standard.

Både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämrats, vilket ökar risken för restriktioner på de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet. Nedbrytningen ökar som en följd av att nödvändiga rekonstruktioner av vägunderbyggnaden inte kan prioriteras, vilket leder till växande underhålls- och reinvesteringarbehov. För de lågtrafikerade vägarna kommer en

snabbare tillståndsförsämring av vägunderbyggnaden att ske under planperioden. Risken för mindre störningar och tillfälliga restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet. Trafikverket kommer att säkerställa att vägarna inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas.

En fortsatt bärighetssatsning bidrar till att de viktigaste vägarna för tung trafik ska kunna upplåtas för den högsta bärighetsklassen (BK4) och för att kunna upprätthålla nivån på framkomligheten för tung trafik året runt. Vägnätets robusthet på dessa delar kommer också att förbättras genom åtgärder för att minska sårbarheten för klimatrelaterade händelser som högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. De vägar som åtgärdas via bärighetssatsningen kommer därför att vara robusta och tillgängliga för både tung och lätt trafik.

## Viktiga satsningar för ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem för medborgare och näringsliv

### Förbättrade möjligheter till pendling och resande

Åtgärderna i planförslaget bidrar till god tillgänglighet för medborgare och näringsliv i hela landet på flera sätt. Genom förbättrade pendlingsmöjligheter vidgas arbets- och bostadsmarknader så att matchningen mellan jobb och arbetstagare förbättras. Det bidrar till regional utveckling, ökad sysselsättning och till att fler kan hitta passande arbeten. Bättre tillgänglighet till service, kultur och fritidsaktiviteter bidrar också till regional utveckling och ökad livskvalitet.

Nära 80 procent av personresandet sker med bil, och ytterligare nästan 10 procent med buss. Att vidmakthålla vägnätet är därför av stor betydelse för god tillgänglighet, i synnerhet utanför tätortskärnorna. De mest trafikerade vägarna har högst prioritet, eftersom de har en central funktion för att hålla samman landet, men även de lågtrafikerade delarna av vägnätet ska ha en acceptabel standard. Det innebär att vägarna inte ska tillåtas bli så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Hastigheten kan dock behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året trots att det kommer att innebära en försämrad tillgänglighet. Trafiksäkerhetsåtgärder har stor betydelse även för tillgängligheten, genom att resorna blir tryggare och säkrare.

De nya stambanorna binder på sikt ihop de tre storstäderna och mellanliggande orter, vilket är särskilt viktigt för tjänste- och fritidsresor. När den långväga persontågstrafiken flyttar över på de nya stambanorna frigörs kapacitet på de befintliga banorna, som kan användas bland annat för utökad regional kollektivtrafik vilket har betydelse för arbetspendling.

Planförslaget innehåller en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. Under planperioden kommer Trafikverket att fokusera på åtgärder som skapar goda förutsättningar för barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. En del av denna pott föreslås gå till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering, ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet som bidrar till ökad och säker cykling.

Planförslaget omfattar också cykelåtgärder inom ramen för storstadsöverenskommelserna och stadsmiljöavtalen. Vidare ingår förbättrad cykelinfrastruktur i flera av

väginvesteringarna. Ambitionen är också att höja drift- och underhållsstandarderna på cykelstråk där det ger stor samhällsnytta.

### Stärkt konkurrenskraft för näringslivet

Underhållsatsningar görs på vägar och järnvägar som är viktiga för näringslivet, inklusive bärighetssatsningar med utveckling av BK4-vägnätet. Åtgärder genomförs som möjliggör överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt kapacitetsåtgärder på järnväg. Trafikering av längre och tyngre tåg skapar bättre tillgänglighet i viktiga godsstråk på järnväg. Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten föreslås nya infrastruktursatsningar i området, framför allt i järnvägssystemet. Den särskilda näringslivspotten ger möjligheter att bidra till intermodala transportlösningar.

Flera viktiga satsningar sker inom sjöfarten. För att kunna ta emot större fartyg för ökade malmtransporter görs anpassningar av farleden till Luleå hamn. Projektet omfattar muddringsåtgärder i hamnen och i farleden, farledsutmärkning, anläggande av ny djuphamn med tillhörande infrastruktur och tillskapande av nya landytor. Luleå Hamn AB och LKAB står för åtgärderna inom hamnområdet. Vidare ingår muddring av farleden in till Göteborgs hamn, Skandiaporten, Nordens största hamn, så att hamnen kan fortsätta att vara en del av de allt större containerfartygens globala rutt. Därutöver görs utbyte och uppgradering av slussarna i Trollhättan och förbättring av farleden mellan Landsort och Södertälje och, via ombyggda slussar i Södertälje, farleden i Mälaren.

Åtgärder för förbättrade pendlingsmöjligheter gör det lättare för näringslivet att hitta kvalificerad arbetskraft. Särskild vikt läggs vid att vidmakthålla vägar som är viktiga för besöksindustrin.

### Minskad lokal miljöpåverkan

Planen innehåller ökade medel för att minska miljöpåverkan från transporter och infrastruktur, bland annat en särskild pott till miljöåtgärder längs statlig infrastruktur. Planen omfattar exempelvis medel till sanering av förorenad mark, viltpassager, bekämpning av invasiva arter, vattenskydd, bullerskydd, landskap (natur- och kulturmiljö) och vatten.

Ramen för buller och vibrationer möjliggör fortsatt arbete och hantering av förelägganden i ungefär samma takt som idag. Landskapsåtgärderna fokuserar dels på de åtgärder som lagstiftningen kräver och på att begränsa spridningen av invasiva arter, dels på barriäreffekter för och olyckor med vilt och renar. Ramen för vattenåtgärder innebär en ökad ambitionsnivå, men den innebär ändå att endast en tredjedel av behovet för dricksvattenförsörjning och skyddsvärda ekologiska vatten kan åtgärdas. Åtgärderna mot förorenade områden fokuserar på undersökningar, saneringar samt på att efterkomma förelägganden. Åtgärdsområdet omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning till vissa statliga verksamheter.

### Samhällsekonomisk effektivitet

Trafikverkets analyser visar att ökningarna av anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar är samhällsekonomiskt lönsamma, och att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna ytterligare. Bärighetssatsningarna som möjliggör tyngre vägfordon har hög samhällsekonomisk lönsamhet, och det vore vidare mycket samhällsekonomiskt lönsamt att tillåta längre fordon på delar av vägnätet eftersom det skulle minska såväl transportkostnader som transporternas miljöbelastning.

Anslagen till trimnings- och miljöåtgärder bedöms ha hög kostnadseffektivitet, baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram. Trafikverket föreslår därför att detta anslag ökas.

De namngivna investeringarna har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot (NNK) på -0,3 (oräknat storstadsförhandlingar och vissa systeminvesteringar som inte kan effektberäknas); exklusive etapperna av nya stambanor för höghastighetståg blir genomsnittlig NNK 0,2. För järnvägsobjekten är genomsnittliga NNK -0,2, för vägobjekten 0,9 och för sjöfartsobjekten 0,7. För både järnvägs- och vägobjekt är spridningen i lönsamhet mycket stor. Ett stort antal samhällsekonomiskt mycket lönsamma investeringar, både vägar och järnvägar, har inte kunnat inrymmas i planförslaget.

Den samhällsekonomiska lönsamheten för etapperna av nya stambanor är negativ, med nettonuvärdeskvoter mellan -0,8 och -0,6. Att lönsamheten är så låg beror delvis på att de etapper som ingår i planförslaget inte används fullt ut förrän hela systemet är färdigt. NNK för hela systemet (inklusive de etapper som ingår i planen) beräknas vara -0,5 med nuvarande kostnadsuppskattningar. För närvarande pågår ett arbete med kostnadsreducerande åtgärder där ambitionen är att minska systemets totala investeringskostnad med 65 miljarder kronor.

Det övergripande målet om samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning handlar inte bara om infrastrukturinvesteringar, utan också om att användningen av transportsystemet ska vara effektiv. För detta krävs bland annat styrmedel och regleringar som internaliserar externa effekter som utsläpp, olyckor och buller, samt ett effektivt tillhandahållande av offentliga transporttjänster, till exempel regional kollektivtrafik. Detta ligger dock i huvudsak utanför den nationella infrastrukturplanen.

### Ny teknik och digitalisering ger förutsättningar för att utveckla ett modernt och hållbart transportsystem

Trafikverket bidrar till ny teknik och implementerar digitaliseringens möjligheter, vilket utvecklar transportsystemets utformning, underhåll och användning. Mängden data och information ökar, blir alltmer tillgänglig och skapar nya tjänster i transportsystemets olika delar. Digitaliseringen möjliggör nya typer av åtgärder och beslutstöd som bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nyttor. Trafikverket kommer under planperioden att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter genom att utvecklingen av informationsmängder och den digitala infrastrukturen beaktas, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer. Nya typer av åtgärder med tydliga inslag av digitalisering som ger direkta effekter i transportsystemet kan underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem.

Prioriterade områden inom forskning och innovation är ökad produktivitet, klimatpåverkan, effektivt, inkluderande transportsystem och digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.

En viktig del av omställningen till fossilfrihet i transportsystemet är elektrifiering av vägtrafiken. Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs, och elvägen förväntas vara i drift kring årsskiftet 2025–2026.

### De mest kraftfulla klimatpolitiska verktygen ligger utanför infrastrukturplanen

Transportsektorns klimatmål är att utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) år 2030 ska vara 70 procent lägre än år 2010, och vara i princip noll år 2045. Den absoluta merparten av koldioxidutsläppen från inrikes transporter, cirka 93 procent (2017), kommer

från vägtrafiken. Eftersom vägtrafiken utgör omkring 85 procent av persontransportarbetet och 50 procent av godstransportarbetet så är det ofrånkomligt att vägen till att nå klimatmålen i första hand handlar om att göra vägtrafiken fossilfri. Eldrift måste dominera i vägtrafiken inom ett par decennier, huvudsakligen genom batteridrift men även genom bränsleceller. De fossildrivna fordon som fortfarande säljs måste också bli effektivare. Under det närmaste decenniet krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås, eftersom det tar tid att fasa ut bränslefordonen ur fordonsflottan. För allt detta krävs olika typer av styrmedel samt en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur. De centrala verktygen – styrmedel, regleringar och laddinfrastruktur – ligger dock utanför planförslaget, eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll av och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Förutom omställningen till fossilfria drivmedel kan transportsektorns utsläpp av växthusgaser minskas genom att minska vägtrafiken, vilket även bidrar till att minska trängsel, olyckor, buller och andra typer av utsläpp. I planförslaget går omkring 85 procent av medlen för namngivna investeringar till järnvägs- och sjöfartsinvesteringar, och Trafikverket finansierar också en mängd åtgärder för cyklande och kollektivtrafik. Sådana investeringar och åtgärder kan skapa mycket stora samhällsnyttor genom att de ökar tillgängligheten för medborgare och näringsliv utan att ge ökade klimatutsläpp. De bidrar också i någon mån till att minska vägtrafiken, och kan i viss mån öka effekten av och acceptansen för åtgärder som gör vägtransporter mindre attraktiva, till exempel höjda bränsleskatter och sänkta hastigheter. Även de omfattande infrastrukturinvesteringarna i planförslaget har mycket liten påverkan på det totala trafikarbetet. Enligt preliminära beräkningar minskar järnvägsinvesteringarna vägtrafikarbetet med totalt en kvarts procent, och vägtrafikinvesteringarna ökar trafikarbetet med ungefär lika mycket. Att effekterna på det totala trafikarbetet är så pass begränsade beror dels på att vägtrafiken har en så mycket större andel av transportarbetet än övriga trafikslag, så att även en stor ökning av ett annat trafikslag motsvarar en relativt liten minskning av vägtrafiken, dels på att substitutionseffekten mellan trafikslagen är relativt liten. När transportvolymen ökar till följd av en förbättring, till exempel utbyggnad av alternativ till vägtrafiken, består huvuddelen av ökningen vanligen av nygenererade transporter, inte av överflyttning från vägtrafiken.

#### Planförslaget bidrar till och passar in med klimatmålen

Förutom att prioriteringen av investeringar påverkas av ambitionen att flytta över transporter från väg till järnväg och sjöfart, så påverkas även prioriteringen indirekt, eftersom analyser och trafikprognoser inkluderar antaganden om styrmedel som dämpar vägtrafiken och flyttar över en del av trafiken till järnväg och sjöfart. Enligt regeringens direktiv ska planeringen baseras på "ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn". Trafikverkets prognoser och kalkyler innehåller därför bland annat antaganden om framtida ökningar av bränsleskatter och reduktionsplikt, vilka tillsammans gör att bränslepriset ökar till ungefär det dubbla (i fasta priser) fram till prognosåret 2040. I prognosen antas också att åtgärder vidtas så att bilinnehavet slutar öka och i stället minskar något. Dessa antaganden bidrar till att vägtrafikökningen dämpas och att järnvägstrafiken ökar snabbare, så att järnvägens marknadsandel ökar jämfört med idag. Järnvägsinvesteringar blir därmed något mer lönsamma och väginvesteringar något mindre lönsamma, jämfört med ett scenario utan dessa antaganden.



Planförslaget kan därför sägas både bidra till och passa in med klimatmålen. Den bidrar till uppfyllelse av klimatmålen genom att en helt övervägande del av investeringarna är järnvägsinvesteringar, och den passar in med klimatmålen genom att planeringen utgår från ett scenario där styrmedel för att dämpa vägtrafiken och styra mot elektrifiering antas sättas in i framtiden, och att de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt.

# 1 Uppdrag och utgångspunkter

Regeringen gav den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Denna rapport utgör redovisningen av detta uppdrag.

Syftet med planförslaget är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Regeringen har också angett att den avser att ta fram en plan som är en del i samhällsbygget, i vilken det tydligt pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft. Regeringen har i uppdraget till Trafikverket även pekat ut vissa specifika åtgärder som planförslaget bör omfatta, däribland etapper av nya stambanor för höghastighetståg och av Norrbotniabanan, samt angett att gällande plan ska fullföljas.

Den nationella planen för transportinfrastruktur handlar i första hand om hur den nationella fysiska infrastrukturen ska utvecklas och förvaltas. Detta omfattar i huvudsak vidmakthållande av statliga vägar och järnvägar, åtgärder i allmänna farleder och slussar, investeringar i det statliga järnvägsnätet och stamvägnätet, trimnings- och miljöåtgärder, insatser för forskning, utveckling och innovation, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer och driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Trafikverkets förslag till fördelning av tilldelade medel för åtgärder i infrastrukturen är utformat så att det i så stor utsträckning som möjligt bidrar till att uppnå syftet avseende de transportpolitiska målen som de mål och ambitioner som regeringen i övrigt tagit upp.

Det behöver samtidigt betonas att flera viktiga faktorer som påverkar transportsystemet och den transportpolitiska måluppfyllelsen huvudsakligen planeras och beslutas i andra sammanhang än i den nationella infrastrukturplanen. En del är Trafikverkets ansvar, till exempel hastighetsgränser och upphandling av interregional kollektivtrafik. Annat är andra aktörers ansvar, till exempel skatter, subventioner och regleringar, regionalt kollektivtrafikutbud, kommunalt gatunät och fysisk bebyggelseplanering.

Processen med att ta fram en ny plan, vilket normalt görs vart fjärde år, inleds genom att regeringen ger Trafikverket direktiv för att ta fram ett inriktningsunderlag. Underlaget läggs efter remittering till grund för en infrastrukturproposition, i vilken regeringen redovisar sitt förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut om propositionen. Efter att Trafikverket, utifrån regeringens direktiv, har tagit fram och redovisat sitt planförslag, remitteras det brett. Regeringen fastställer slutligen en plan, vilket beräknas ske våren/sommaren 2022.

## 1.1. Regeringens direktiv

Regeringen har i uppdraget gett direktiv för Trafikverkets framtagande av ett planförslag. Utöver dessa direktiv ska regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige<sup>2</sup> och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) utgöra utgångspunkt för analyser och förslag till åtgärder.

De riksdagsbundna transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, och de etappmål som regeringen har beslutat om, bland annat om klimat och trafiksäkerhet, ska vara utgångspunkter för Trafikverkets förslag till åtgärder, liksom fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. Planförslaget ska baseras på ett scenario som innehåller

---

<sup>2</sup> Proposition 2020/21:151, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige.

beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn. Trafikverket ska redovisa hur planförslaget bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället och till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Ytterligare aspekter som infrastrukturen ska bidra till och som särskilt pekas ut i direktivet är tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Regeringen anger i direktivet att den gällande nationella planen ska fullföljas. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Ramarna är uttryckta i 2021 års prisnivå. Av planeringsramen ska 165 miljarder kronor avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar, och 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar. Vidare ska 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet, varav 107 miljarder kronor bör användas till de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg. De etapper av Norrbotniabanan som ingår i planen för 2018–2029 ska genomföras, och utbyggnad av den därefter kvarvarande delen Skellefteå–Luleå bör påbörjas under planperioden. Cirka 42 miljarder kronor ska enligt regeringen gå till den preliminära ramen för länsplanerna.

## 1.2. Från plan för 2018–2029 till plan för 2022–2033

I kapitlet redovisas hur Trafikverkets planförslag förhåller sig till och bygger vidare på den gällande planen, som regeringen har angett ska fullföljas. Till detta kommer också utökade behov som Trafikverket har identifierat, inte minst inom vidmakthållande, och nya åtgärder som regeringen särskilt pekat ut i direktivet.

### 1.2.1. Ny plan bygger vidare på tidigare insatser

Den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029, i fortsättningen benämnd gällande plan, beslutades av regeringen den 31 maj 2018. Under de drygt tre år som har gått sedan planen fastställdes, vilket är kort tid när det gäller infrastruktur, har en del av innehållet i planen slutförts och börjat ge effekter i transportsystemet. Hittills har 16 procent av de namngivna objekten i nationell plan slutförts och sammanlagt 57 procent är slutförda eller påbörjade. Dessutom har en stor mängd åtgärder för vidmakthållande och trimningsåtgärder för trafiksäkerhet, förbättrad miljö, hälsa och framkomlighet genomförts.

Ett exempel på slutfört arbete är att i augusti 2020 öppnade Getingmidjan – järnvägen mellan Stockholms central och Stockholms södra – efter att ha varit avstängd för upprustning somrarna 2018–2020. Under 2021 har en del kringliggande åtgärder genomförts. Getingmidjan är en av de mest trafikerade järnvägssträckorna i landet och påverkar punktligheten i hela Sverige. Renoveringen möjliggjordes bland annat genom att det kunde gå ersättningstrafik på Citybanan, som slutfördes och öppnades för trafik 2017. Kapacitetsförstärkningar som ytterligare ökar motståndskraften mot störningar på järnvägen fortsätter till exempel genom pågående investeringar som Tomtebodavägen–Kallhäll, Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, Hallsberg–Degerön, Norrbotniabanan Umeå–Dåva, Godsstråket Storvik–Frövi och kapacitetsåtgärder i Skåne. Sedan planen beslutades har även vägar öppnat för trafik. På sträckan E18 Norrtälje–Kapellskär i Stockholmsområdet har kapaciteten anpassats till ökad trafik genom att en mötesfri 2+1-väg färdigställdes. På E20 mellan Fagerlid och Bahult har en cirka åtta kilometer lång sträcka byggts om till mötesfri fyrfältsväg, vilket utöver ökad trafiksäkerhet också medfört ökad kapacitet. På E16 mellan Hulån och Vansbro har en sju kilometer lång mötesseparerad väg tagits i bruk, liksom en mötesfri motortrafikled mellan Månseryd och Mullsjö. I slutet av

2020 öppnade E10 genom Kiruna, som är en del av samhällsomvandlingen i staden till följd av gruvdriften.

En ny högsta bärighetsklass på väg, BK4, infördes den 1 juli 2018. Den innebär att det nu är tillåtet att köra 74-tons lastbilar. Syftet är att effektivisera godstransporterna, stärka konkurrenskraften för svenskt näringsliv samt minska utsläpp, slitage och olyckor som orsakas av tung trafik genom att samma transportarbete kan genomföras med färre fordonskilometer. Fram till och med 2020 har cirka 26 000 kilometer väg öppnats för den nya bärighetsklassen. Ambitionen till 2029 är att 70–80 procent av det *Strategiska vägnätet för tyngre transporter* ska öppnas för BK4, och arbetet med anpassningar för den högre bärighetsklassen fortsätter in i den nya planen.

Andra åtgärder har under åren 2018–2021 påbörjats eller fått en preciserad utformning genom arbete i den fysiska planprocessen och genom avstämningar med olika intressenter.

Trafikverket har även utrett de sexton utpekade brister som regeringen angav när gällande plan beslutades. Utredningarna har konkretiserat ett stort antal tänkbara åtgärder på stråk och noder för att de ska kunna övervägas i framtagandet av detta planförslag.

I genomförandet av planen och genom omvärldsbevakning har Trafikverket fått ny kunskap om utmaningar, brister och behov av anpassningar, till exempel förändrade krav och nya tekniska lösningar. Den kunskapen bärs med in i förslaget till ny plan, som i sin tur bygger vidare på det som genomförts innan.

#### 1.2.2. Ökat behov och ökade medel till vidmakthållande

Uppgiften att vidmakthålla infrastrukturen är delvis av annan karaktär än uppgiften att utveckla infrastrukturen, där man kan välja eller inte välja att genomföra en nyinvestering.

Medlen till underhåll ökades i planen för 2018–2029 jämfört med tidigare planer. I Trafikverkets inriktningsunderlag från 2020 konstaterades dock att ytterligare medel behövs för att vidmakthålla transportinfrastrukturen och upprätthålla dagens funktionalitet vad gäller hastighet, bärighet och kapacitet.

Trafikverket har, i brist på medel till vägunderhåll i förhållande till behoven, under en längre tid tillämpat en mer kortsiktig strategi på delar av vägnätet för att kunna upprätthålla funktionaliteten i vägsystemet. Utvecklingen mot en högre andel avhjälpande underhåll som tränger ut mer långsiktiga förebyggande åtgärder bidrar till att behoven för vidmakthållande av vägar kommer att öka på sikt. Järnvägen fick betydligt ökade ramar i föregående planperiod och därigenom har de mest högtrafikerade delarna fått en bättre standard. Men ökningen av medel till vidmakthållande är ändå inte riktigt i nivå med behoven. Det medför, på delar av anläggningen, att komponenter inte kan bytas ut i önskvärd takt och ersättas av mer livslängdsförlängande åtgärder. Det innebär en risk för fler störningar i trafiken.

Det finns flera olika skäl till de ökade resursbehoven. Gemensamt för järnväg och väg är att anläggningsmassan har ökat. Nya och mer komplexa anläggningar har tillkommit, som förbättrar möjligheterna till en mer effektiv trafikstyrning och hantering av störningar. De kräver emellertid också mer drift och underhåll. Stora delar av anläggningen är också gammal, och en åldrande anläggning medför mer underhåll. Över 60 procent av det statliga vägnätet är byggt före 1970. Dessutom har trafiken ökat och dessutom blivit allt tyngre. Kontinuerliga kvalitetshöjningar och teknisk utveckling i transportsystemet, liksom ökade miljökrav samt behov av anpassning av infrastrukturen till effekterna av klimatförändringar bidrar också i hög utsträckning till de ökade resursbehoven.

### 1.2.3. Gällande plan ska fullföljas – men det finns också nya behov

Regeringen har angett att nuvarande plan ska fullföljas, och denna förutsättning styr i hög grad innehållet i planförslaget 2022–2033. Den gällande planens ram för utvecklingsanslaget är 333,5 miljarder kronor för perioden 2018–2029. Om man lägger ihop den gällande planens kostnader för perioden 2022–2029 (resterande del av gällande planperiod) med kostnaden för de objekt vars genomförandetid fortsätter in i nästa planperiod 2030–2033, samt medel till ej namngivna poster på samma nivå som i gällande plan<sup>3</sup>, så summerar det till 353 miljarder kronor.<sup>4</sup>

Det finns dock ytterligare förutsättningar och kostnadsanspråk att ta hänsyn till i den nya planen. Sammantaget innebär det att de medel som behövs för att fullfölja gällande plan plus de tilläggsanspråk som anges i direktivet i utgångsläget överstiger det angivna utvecklingsanslaget, redan innan medel anslagits till några nya eller ytterligare satsningar.

De nämnda ytterligare kostnadsanspråken är:

- I direktivet anger regeringen att 107 miljarder kronor bör användas till etapper av nya stambanor för höghastighetståg, vilket är 31 miljarder kronor mer än vad som tidigare planerats för under planperioden. Det ökade beloppet innebär inte någon tidigareläggning av objekten, utan täcker bara kostnadsökningarna (under planperioden) för etapperna sedan gällande plan fastställdes.
- Övriga namngivna investeringar i gällande plan har ökat i kostnad med sammanlagt 46 miljarder kronor under planperioden (varav 8 miljarder kronor härrör från ERTMS-objekt). Kostnadsökningarna analyseras i kapitel 10, där också åtgärder för att motverka dessa diskuteras.
- Järnvägens nya signalsystem ERTMS måste fortsätta byggas ut för att säkra järnvägens funktion på sikt och för att uppfylla de åtaganden Sverige gjort i EU. Med en tekniskt optimal utbyggnadstakt skulle ERTMS-implementeringen vara slutförd omkring 2038. För detta skulle ytterligare 21 miljarder kronor behövas under planperioden, förutom de ERTMS-objekt som redan finns med i gällande plan (med en uppdaterad total kostnad på 18 miljarder kronor).
- Regeringen gav den 29 juli 2021 Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för Norrbotniabanans kvarvarande etapp Skellefteå–Luleå, med syfte att möjliggöra byggstart under planperioden.<sup>5</sup> Trafikverket föreslår 3 miljarder kronor till denna etapp under planperioden.

Summan av kostnadsanspråken ovan och den gällande planen är 459 miljarder kronor. Den anvisade ramen är 437 miljarder kronor. I utgångsläget finns alltså ett underskott på 22 miljarder kronor om den gällande planen ska genomföras som planerat och dessutom inrymma de nya anspråken ovan. Tabell 1 sammanfattar de förutsättningar som utgör utgångspunkten för att ta fram planförslaget. För att planförslaget ska rymmas inom angiven utvecklingsram måste alltså vissa av posterna minska i omfattning jämfört med de

---

<sup>3</sup> Endast justerat med konsumentprisindex (KPI) 2017–2021, vilket motsvarar 6 procent. Investeringsindex har dock ökat mer än KPI (se avsnitt 10.1), så uppräkningsindex enbart med KPI innebär en real minskning av de ej namngivna posterna jämfört med gällande plan.

<sup>4</sup> Kostnader anges i 2021 års priser genomgående i hela rapporten, såvida inte något annat särskilt anges.

<sup>5</sup> Regeringsuppdrag: Uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanen. Dnr I2021/02073.

utgångspunkter som angivits ovan. För att nya och ytterligare satsningar ska bli möjliga måste kostnaderna under planperioden minska ytterligare.

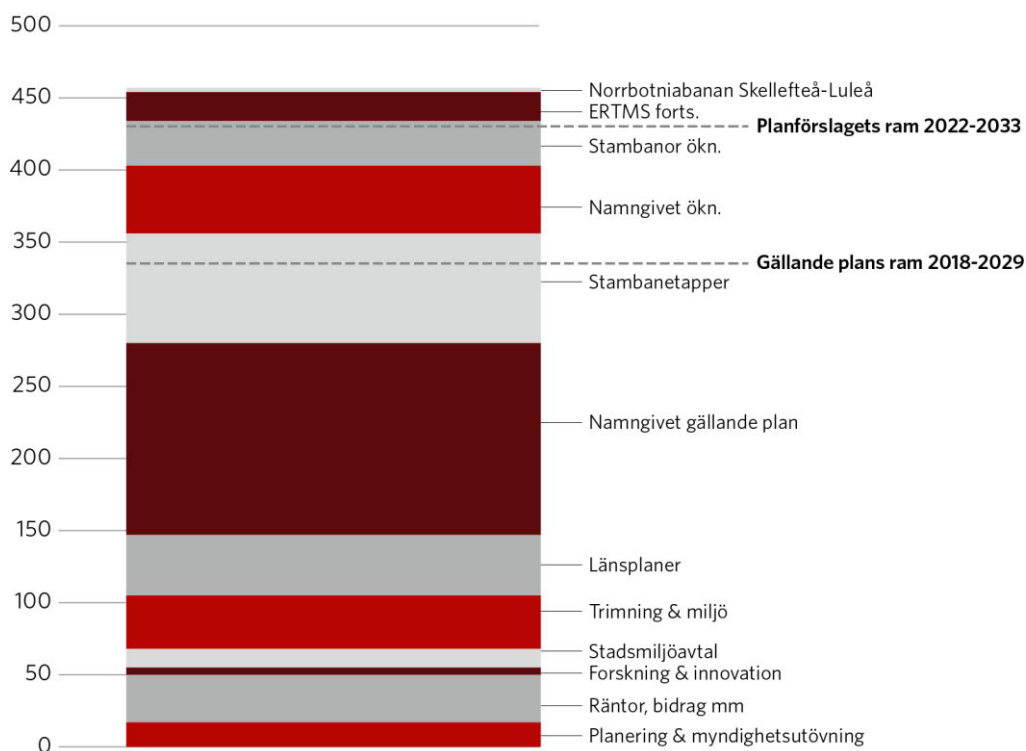
Tabell 1 Utgångspunkten för kostnadsanspråken till planförslaget, med källa. Miljarder kronor, avrundat.

Post	Från gällande plan (prisnivå 2021)	Tillkommande (kostnadsökningar och tillägg)	Kostnadsanspråk 2022–2033	Källa
Namngivna investeringar	123	+39	162	Gällande plan
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå		+3	3	Regeringens direktiv; Trafikverkets bedömning av lämplig kostnad under planperioden
Etapper av nya stambanor	76	+31	107	Regeringens direktiv (motsv. kostnadsökning sedan gällande plans fastställelse)
ERTMS	10	+8 (kostnadsökn.) +21 (fortsatt utrullning)	40	Behov för tekniskt optimal fortsatt utrullning
Trimnings- och miljöåtgärder	37		37	Gällande plan
Stadsmiljöavtal	13		13	Gällande plan
Länsplaner	39	+3	42	Regeringens direktiv
Forskning och innovation <sup>6</sup>	5		5	Gällande plan
Planering och myndighetsutövning	17		17	Bedömda behov i Trafikverkets inriktningsunderlag
Räntor, bidrag med mera	33		33	Beräknade ränteutgifter, regeringens direktiv med mera
<b>Totalt</b>	<b>353</b>	<b>106</b>	<b>459</b>	<b>Angiven ram 437 mdkr</b>

Figur 3 illustrerar varför de initiala kostnadsanspråken inte ryms inom utvecklingsramen trots att denna höjts väsentligt jämfört med den gällande planen. Kostnaderna för enbart fortsättningen på den gällande planen är omkring 353 miljarder kronor under planperioden 2022–2033. Den nya, högre utvecklingsramen är på 437 miljarder kronor, men ramökningen är lägre än de tillkommande kostnaderna för ökade investeringskostnader (46 miljarder kronor under planperioden, varav 8 rör ERTMS), kostnadsökning för etapperna av nya stambanor (31 miljarder under planperioden), fortsatt utrullning av ERTMS (21 miljarder kronor under planperioden) och Norrbotniabanans etapp Skellefteå–Luleå (3 miljarder kronor under planperioden). Som figuren visar så överskrider de initiala kostnadsanspråken utvecklingsramen med omkring 22 miljarder kronor.

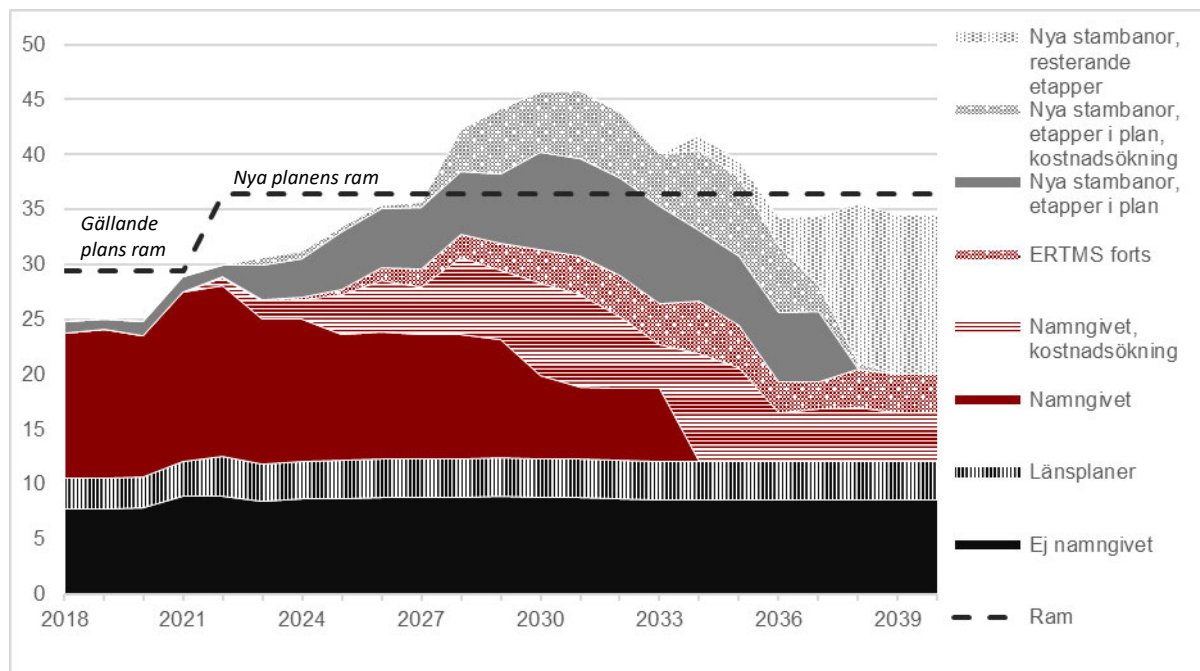
<sup>6</sup> Beloppet avser endast den del som är hänförlig till utvecklingsramen.

Figur 3 Initiala kostnadsanspråk (utvecklingsramen) som utgör utgångspunkterna för planförslaget. ("Namngivet" är investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor.)



Eftersom regeringens direktiv anger att den gällande planen ska genomföras måste investeringar skjutas framåt i tiden för att totalkostnaden under planperioden inte ska överstiga ramen. Även perioden efter planperiodens slut är dock redan in-tecknad i hög grad. Figur 4 visar hur mycket utvecklingsmedel som skulle behövas för varje år för att genomföra den gällande planen plus de tillkommande anspråken ovan, med nuvarande tidsplaner och under antagande om att avsättningar till ej namngivna poster (trimnings- och miljöåtgärder, länsplaner med mera) är oförändrade under hela tidsperioden.

Figur 4 Utgångspunkten för kostnadsanspråken till planförslaget, mdkr per år (ungefärlig planering).



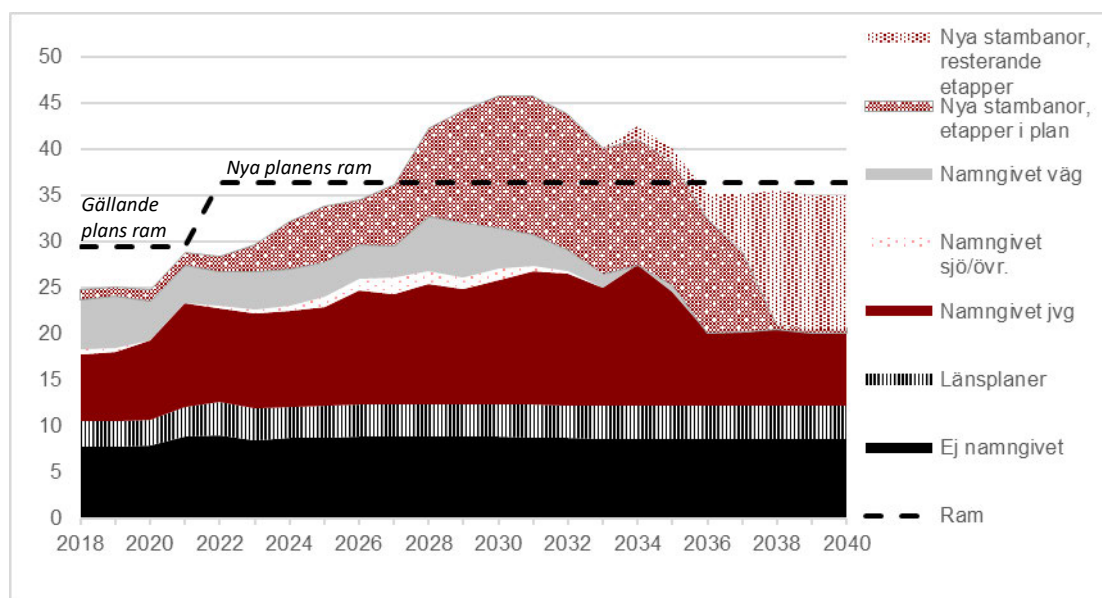
**Notering:** "Ökning" syftar på ökade investeringskostnader jämfört med kostnadsbedömningar vid gällande plans fastställelse. Strecket som anger planens ram visar genomsnittet för planperioden; i praktiken sker ökningen av anslagsramen stegvis.

Av figuren framgår att kostnaderna är större än den nya högre årliga ramen för 2022–2033. Detta medför som redan konstaterats att det behöver göras tidsmässiga förskjutningar i genomförande av åtgärder för att anpassa planerade åtgärder till ramen. Nästkommande planperiod 2026–2037 är dock redan nu övertäckt med drygt 40 miljarder kronor, oräknat tillkommande behov och eventuella kostnadsökningar, antaget samma årliga ram som för detta planförslag. Kommande planeringsomgångar kommer därför också att behöva hantera en betydande mängd redan påbörjade eller inplanerade åtgärder.

Figur 5 visar samma kostnadsfördelning över tid som ovan, men med namngivna investeringar uppdelade på trafikslag.



Figur 5 Utgångspunkten för kostnadsanspråken till planförslaget, miljarder kronor per år (ungefärlig planering). Uppdelat på trafikslag.



### 1.3. Planförslagets bidrag till transportpolitiska mål

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag till nationell infrastrukturplan är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen och etappmålen, liksom fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt. För att nå målen är dock transportinfrastrukturen bara en pusselbit av många, och för att nå målen krävs många andra åtgärder än infrastrukturåtgärder. Förslaget till infrastrukturplan ska både bidra till och passa ihop med målen. Att infrastrukturplanen ska passa ihop med målen betyder att planförslaget ska vara väl utformat, betingat av att andra åtgärder som behövs för att nå målen genomförs. Dessa andra åtgärder kan nämligen påverka val och utformning av infrastrukturinvesteringar. I detta avsnitt utvecklas och konkretiseras dels på vilka sätt infrastrukturplanen kan bidra till olika transportpolitiska mål, inklusive klimatmålen, dels vad det innebär att infrastrukturplanen ska passa ihop med målen.

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen omfattar vidare de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet, samt att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen samt bidra till ökad hälsa. För att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.

Transportpolitiken omfattar vidare de fem transportpolitiska principerna, som i sammanfattning anger att det är användarna som beslutar om sina resor och transporter, att beslut om transportproduktion bör fattas decentraliserat, att samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas, att konkurrens mellan trafikutövare och transportalternativ ska

främjas, och att transportpolitiska styrmedel ska utgå från trafikens samhällsekonomiska kostnader.<sup>7</sup>

### 1.3.1. Planens bidrag till det övergripande målet

Det övergripande målets begrepp *samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning* syftar dels på användningen av transportsystemet, dels på hur systemet utformas och utvecklas genom offentliga åtgärder, till exempel investeringar, underhåll, fysisk planering och upphandling av trafik. De två delarna av transportsystemets samhällsekonomiska effektivitet hänger ihop, bland annat eftersom infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska effektivitet beror på hur de används av resenärer och transportörer, vilket i sin tur påverkas av styrmedel och regleringar.

Hur transportsystemet används bestäms av alla de enskilda beslut som fattas av resenärer, transportföretag och transportköpare. En samhällsekonomiskt effektiv användning av transportsystemet innebär att sådana (och bara sådana) transporter vars samhällsnytta är större än deras samhällskostnad genomförs. Det är användarna av transportsystemet som bäst kan bedöma sina egna nyttor och kostnader för en transport, och som därmed kan bedöma om nyttan som transporten skapar för dem är värd kostnaderna i form av restid, pengar och andra uppoffringar. Det är detta som formuleras i den första och andra transportpolitiska principen. Men för att transportsystemets användning ska vara samhällsekonomiskt effektiv måste användarna möta den fulla samhällskostnaden för sina transporter, alltså inklusive de effekter som drabbar andra, till exempel utsläpp, buller, slitage och trängsel. En samhällsekonomiskt effektiv användning av transportsystemet förutsätter därför styrmedel, som skatter och regleringar, som gör att användarna i sina beslut tar hänsyn även till effekterna på andra. Det är detta som formuleras i den femte transportpolitiska principen.

Att infrastrukturinvesteringar och andra offentliga åtgärder i transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiva innebär att de ska skapa största möjliga samlade samhällsnytta i förhållande till åtgärds-kostnaden. I samhällsnyttan ingår alla typer av positiva och negativa effekter, till exempel ökad eller minskad tillgänglighet, alla sorters utsläpp, trafiksäkerhet, trygghet, landskapsbild, buller och många andra effekter. Så långt möjligt viktas olika typer av effekter så som medborgarna själva implicit viktat dem genom sitt handlande, till exempel val mellan olika resalternativ. Undantaget är värderingen av utsläpp av växthusgaser som härleds ur politiska beslut. Flera typer av effekter är av olika skäl svåra att kvantifiera, till exempel påverkan på landskap, stadsmiljö och biologisk mångfald. Sådana effekter får vägas in i bedömningen av den samhällsekonomiska effektiviteten kvalitativt.

Det är i synnerhet den senare delen av samhällsekonomisk effektivitet som berör planförslaget, eftersom planen till största delen handlar om utveckling och förvaltning av fysisk infrastruktur. Styrmedel som påverkar resorna och transportererna i systemet ligger huvudsakligen utanför infrastrukturplanen, liksom offentliga transporttjänster, till exempel upphandlad kollektivtrafik. Styrande för utformningen av planförslaget har därför varit att försöka skapa så stora samlade samhällsnyttor som möjligt utifrån de givna förutsättningarna och anslagsramarna.

Det övergripande målets begrepp *långsiktigt hållbar transportförsörjning* innebär att transportsystemet ska bidra till och passa in i ett långsiktigt hållbart samhälle. Ett hållbart samhälle tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers

---

<sup>7</sup> Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

möjligheter att tillfredsställa sina behov, och det omfattar de tre dimensionerna social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. FN har konkretiserat vad som karakteriserar ett hållbart samhälle i Agenda 2030. Det går inte att definiera en enskild samhällssektor som hållbar, eftersom hållbarhet bara är definierad på samhällsnivå. Däremot kan man försöka beskriva hur ett transportsystem som passar in i ett hållbart samhälle ser ut, och man kan också beskriva transportsystemets positiva eller negativa bidrag till samhällets hållbarhet. Aspekter som är relevanta för det svenska transportsystemet omfattar bland annat hälsa, energieffektivitet och klimat, förlust av ekosystem och biologisk mångfald, säkerhet, trygghet samt god tillgänglighet för alla grupper i samhället. Det finns betydande överlapp mellan begreppen samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet eftersom många hållbarhetsaspekter också är samhällsnyttor som ingår i begreppet samhällsekonomisk effektivitet.

Infrastrukturplanen kan bidra till social hållbarhet genom att bidra till god tillgänglighet för alla medborgare och utjämna orättvisa skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. Bidragen till ekologisk hållbarhet omfattar bland annat att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, men också främjandet av de miljömässiga värden och funktioner som infrastrukturen håller. Infrastrukturplanen kan bidra till ekonomisk hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen där livscykelkostnaderna minimeras, och genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och investeringsåtgärder. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten ökas, vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och stärker näringslivets konkurrenskraft.

Begreppet *transporteffektivitet* betyder enligt regeringens infrastrukturproposition 2021 att det transportarbete som utförs ska vara så effektivt som möjligt utifrån energi- och miljömässiga perspektiv samt ekonomiska perspektiv för att åstadkomma tillgänglighet, hållbarhet och konkurrensförmåga. Att något är effektivt betyder generellt att resurser används på ett sätt som skapar så mycket värde som möjligt. Ett effektivt transportarbete har därför ett högt förhållande mellan vilket utbud som kan nås och den samhälleliga resursförbrukning som transporterna kräver. Som framgår av definitionen i infrastrukturpropositionen så handlar transporternas resursförbrukning såväl om energi och miljö som om ekonomiska faktorer, där bland annat resenärernas och transportörernas egna kostnader ingår. Transporteffektiviteten kan till exempel ökas genom överflyttning av transporter till färdmedel med lägre resursförbrukning, och genom fysisk planering som ökar det tillgängliga utbudet inom en viss radie. I ett mer transporteffektivt samhälle kan man därför nå samma utbud, och därmed fylla samma transportbehov, utan att de totala samhällsresurserna som krävs för transporter ökar.

### 1.3.2. Tillgänglighet för medborgare och näringsliv

God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och ökad tillgänglighet är oftast den största positiva effekten av förbättringar i transportsystemet. God tillgänglighet är nära förknippat både med god ekonomisk utveckling och med hög livskvalitet. Den ekonomiska utvecklingen tenderar att förstärkas av ökad tillgänglighet, bland annat eftersom det förbättrar matchningen mellan företag, arbetskraft, kunder och leverantörer, och eftersom det sänker näringslivets transportkostnader. Lika viktigt är att god tillgänglighet ökar möjligheterna till hög livskvalitet, eftersom det gör det lättare att nå ett rikt utbud av kultur, fritidsaktiviteter, vänner, service och passande arbeten.

Planförslaget omfattar både utveckling och vidmakthållande av infrastrukturen. Syftet med vidmakthållandet är att upprätthålla infrastrukturens funktionalitet och därmed den tillgänglighet som transportsystemet möjliggör. I detta ingår dels löpande åtgärder som trafikledning, drift och störningshantering, dels förebyggande underhåll och reinvesteringar som vårdar och bevarar infrastrukturen. Utvecklingen av infrastrukturen syftar i hög grad till ökad tillgänglighet, och detta har därför varit viktiga överväganden vid utformningen av planförslaget. I detta ingår att målet är god tillgänglighet för alla medborgare och allt näringsliv i hela landet. Åtgärdernas geografiska och socioekonomiska fördelningseffekter är därför viktiga överväganden.

### 1.3.3. Trafiksäkerhet

Etappmålet för trafiksäkerhet innebär att antalet omkomna i trafikolyckor i respektive trafikslag ska halveras till år 2030. Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av medelvärdet av utfallet för åren 2017, 2018 och 2019. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Infrastrukturåtgärder kan ge betydande bidrag till att uppnå trafiksäkerhetsmålen. Den största delen av väginvesteringarna omfattar förbättringar av trafiksäkerheten, och i planen ingår också medel till andra trafiksäkerhetsåtgärder inom alla trafikslag. Näst efter ökad tillgänglighet är förbättrad trafiksäkerhet den enskilt största effekten av planförslaget (se redovisning i kapitel 9).

### 1.3.4. Klimatmålen och övriga miljömål

Riksdagen har beslutat att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Riksdagen har också beslutat om ett övergripande klimatmål som innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045.

Trafikverket redovisade hur transportsektorns klimatmål kan nås i inriktningsunderlaget<sup>8</sup> från 2020 och i ett regeringsuppdrag<sup>9</sup> 2020. För att nå en fossilfri transportsektor krävs en övergång till andra drivmedel. På 10–20 års sikt måste eldrift dominera i vägtrafiken, huvudsakligen genom batteridrift men även genom bränsleceller. Under det närmaste decenniet krävs också ökad användning av biodrivmedel för att etappmålet 2030 ska nås. För att skynda på elektrifieringen och öka andelen biodrivmedel krävs olika typer av styrmedel, varav många redan finns på plats, till exempel bränsleskatt, bonus-malus-systemet för nysålda bilar och reduktionsplikten som reglerar inblandningen av biodrivmedel. Det krävs också en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur. Styrmedel, regleringar och laddinfrastruktur ligger dock utanför planförslaget (förutom elvägsprojektet), eftersom planen huvudsakligen omfattar underhåll och investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur.

Förutom omställningen till fossilfria drivmedel kan transportsektorns utsläpp av växthusgaser minska genom minskad vägtrafik, vilket också bidrar till att minska trängsel, olyckor, buller och andra typer av utsläpp. Omkring 85 procent av medlen till namngivna investeringar går till järnvägs- och sjöfartsinvesteringar. Dessa investeringars största positiva effekter är att tillgängligheten ökar för medborgare och näringsliv utan att ge ökade

<sup>8</sup> Trafikverket (2020), Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Publikation 2020:186.

<sup>9</sup> Trafikverket (2020), Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter. Publikation 2020:080.

utsläpp av växthusgaser. De bidrar också i någon mån till att minska vägtrafiken, och kan i viss mån öka effekten av och acceptansen för åtgärder som gör vägtransporter mindre attraktiva, till exempel höjda bränsleskatter och sänkta hastigheter.

Förutom att prioriteringen av investeringar påverkas av ambitionen att minska utsläppen av koldioxid genom överflyttning från väg till järnväg och sjöfart, så påverkas även prioriteringen indirekt av att analyser och trafikprognoser inkluderar antaganden om styrmedel som dämpar vägtrafiken och flyttar över en del av trafiken till järnväg och sjöfart. Detta påverkar i viss utsträckning bedömningen av den framtida trafikutvecklingen, genom att vägtrafikökningen dämpas och järnvägstrafiken ökar snabbare, och därmed bedömningen av vilka investeringar som är mest angelägna. Antagandena medför att den samhällsekonomiska lönsamheten i viss mån minskar för väginvesteringar och ökar för järnvägs- och sjöfartsinvesteringar<sup>10</sup>. Enligt regeringens direktiv ska planeringen baseras på ”ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn”. Trafikverkets prognoser och kalkyler är utformade på detta vis. De innehåller därför bland annat antaganden om framtida ökning av bränsleskatter och reduktionsplikt, vilka tillsammans gör att bränslepriset ökar till ungefär det dubbla (i fasta priser) fram till prognosåret 2040. I prognosen antas också att åtgärder vidtas så att bilinnehavet slutar öka och i stället minskar något. Järnvägsinvesteringar blir därmed något mer lönsamma och väginvesteringar något mindre lönsamma, jämfört med ett scenario utan dessa antaganden. Fem sjättedelar av väginvesteringarna är samhällsekonomiskt lönsamma även helt utan trafiktillväxt (som jämförelse beräknar Trafikverket att vägtrafiken sannolikt kommer att öka 20–40 procent fram till 2040, trots de antagna styrmedlen ovan).

Minskad vägtrafik och därmed minskade utsläpp bidrar också till flera andra miljömål. Hur planförslaget både bidrar till och passar in i planeringen för minskade utsläpp har redovisats ovan. Men det innehåller också flera åtgärder som syftar till att minska negativ miljöpåverkan och stärka positiv miljöpåverkan från infrastruktur och transporter. Planförslaget omfattar bland annat medel till sanering av förorenad mark, ren- och viltpassager, bekämpning av invasiva arter, vattenskydd, bullerskydd med mera.

Planförslaget kan därför sägas både bidra till och passa in med klimatmålen. Den bidrar till uppfyllelse av klimatmålen genom att en helt övervägande del av investeringarna är järnvägsinvesteringar, och den passar in med klimatmålen genom att planeringen utgår från ett scenario där styrmedel för att dämpa vägtrafiken och styra mot elektrifiering antas sättas in i framtiden.

#### 1.3.5. EU:s gemensamma transportpolitiska mål

EU:s gemensamma transportpolitiska mål formuleras i den så kallade TEN-T-förordningen<sup>11</sup>. Målen för det transeuropeiska transportnätet ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen och understryker den europeiska och gränsöverskridande dimensionen. Det finns även infrastrukturkrav på TEN-T-nätet i förordningen som Trafikverket beaktar i planeringen. Där ingår bland annat krav på att möjliggöra trafik med

---

<sup>10</sup> Detta påverkar dock bara investeringars samhällsekonomiska lönsamhet om det finns effekter som inte är proportionella mot trafikvolymerna, till exempel trängsel i väg- eller järnvägsnät. Utsläpp är proportionella mot trafikvolymerna, och eftersom utsläpp är prissatta i de samhällsekonomiska kalkylerna påverkas inte investeringarnas samhällsekonomiska lönsamhet i övrigt om styrmedel införs som internaliserar utsläppskostnaderna.

<sup>11</sup> Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

längre godståg med högre hastighet, införandet av ERTMS, åtgärder för tillgång till alternativa drivmedel samt tillgång till rastplatser på motorvägar med en lämplig skydds- och säkerhetsnivå. Det pågår en översyn av förordningen som görs mot bakgrund av de nya utmaningar som formulerats i ”Den europeiska gröna given”. Ett förslag till ny TEN-T-förordning förväntas finnas framme i december 2021 och en reviderad förordning beräknas vara klar 2023. Den kommer att baseras bland annat på EU-kommissionens nya vitbok för transporter – Strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy)<sup>12</sup>. Där formuleras bland annat milstolpar för år 2030, 2035 och 2050 för att visa transportsystemets väg mot målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet och vilken ambitionsnivå som krävs för den framtida politiken.

#### 1.4. Processen för att ta fram planförslaget m.m.

Den långsiktiga ekonomiska planeringsprocessen för åtgärder i transportinfrastrukturen är indelad i två steg: inriktningsplanering och åtgärdsplanering.

Regeringen gav den 25 juni 2020 i uppdrag åt Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder; 2022–2033 och 2022–2037. Trafikverket redovisade uppdraget den 30 oktober 2020. Inriktningsunderlaget remitterades samtidigt till ett antal myndigheter och organisationer, som gavs möjlighet att yttra sig till Regeringskansliet. Den 25 juni 2020 gav regeringen även i uppdrag åt Trafikverket att redovisa uppdaterade kostnader och samlade effektbedömningar för olika relevanta och kostnadseffektiva alternativ för nya stambanor för höghastighetståg på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Uppdraget om nya stambanor redovisades den 28 februari 2021.

Utifrån bland annat dessa underlag tog regeringen fram en proposition, Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige. I propositionen gav regeringen förslag till ekonomiska ramar och inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, och den överlämnades till riksdagen den 16 april 2021. Riksdagen fattade beslut i enlighet med regeringens förslag (2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

Regeringen gav därefter, den 23 juni 2021, i uppdrag åt Trafikverket att upprätta ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I direktivet har regeringen angett utgångspunkter och redovisningskrav för åtgärdsplaneringen.

Regeringen har också angett att Trafikverket i framtagandet av förslaget till nationell plan ska samråda med andra berörda statliga myndigheter, och föra dialog med länsplaneupprättarna och andra berörda aktörer. I slutet av maj och i början av juni genomförde Trafikverket digitala dialoger med berörda parter, dels på nationell nivå, dels på regional nivå, där syftet var att fånga upp olika perspektiv. Ytterligare ett samråd med statliga myndigheter genomfördes i oktober. Yttranden och andra inspel har beaktats vid framtagandet av planförslaget.

Samtidigt som Trafikverket redovisar detta uppdrag remitterar verket redovisningen i enlighet med den remisslista som Regeringskansliet tillhandahållit. Remissyttrandena ska ges in till Regeringskansliet senast den 28 februari 2022.

Trafikverket kommer att senast den 31 januari 2022 redovisa en samlad effektbedömning för förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen och länsplanerna till Regeringskansliet.

---

<sup>12</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

Trafikverket har vid framtagandet av detta förslag till nationell plan även beaktat andra pågående eller genomförda regeringsuppdrag. Det gäller bland annat det ovan nämnda uppdraget angående nya stambanor för höghastighetståg som Trafikverket delredovisade i augusti 2020 och slutredovisade i februari 2021.

Regeringen gav den 1 april 2021 i uppdrag åt Trafikverket att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet. Uppdraget delredovisades den 30 september 2021 till Regeringskansliet och slutredovisas samtidigt som planförslaget den 30 november.

Såsom också framgår av regeringens uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan gav regeringen den 23 juni 2021 i uppdrag åt Trafikverket att senast den 30 november 2021 redovisa prioriterade åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap. Förslaget till nationell plan ska enligt direktivet koordineras med och beakta redovisningen av uppdraget om krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap. Uppdraget redovisas den 30 november till Regeringskansliet.

Den 29 juli 2021 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att påbörja planeringsarbetet av sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan med syfte att möjliggöra för en byggstart av sträckan inom ramen för kommande nationella infrastrukturplan.

Den 23 september 2021 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att analysera vilken påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen. Trafikverket gavs vidare i uppdrag att analysera behov av åtgärder för att förbättra transportinfrastrukturen, i främst Norrbottens och Västerbottens län, som kan väntas uppstå med anledning av denna samhällsomställning. Uppdraget redovisas till Regeringskansliet den 30 november.<sup>13</sup>

Regeringen har i direktiven för åtgärdsplaneringen angett att Trafikverkets förslag ska beakta underlag som är framtaget efter samråd med andra länder, där det är relevant. I planeringen för de gränsöverskridande relationerna pågår kontinuerligt samarbete mellan myndigheterna på ömse sidor om gränserna. Åtgärdsvalsstudier har genomförts på de flesta stråk mellan Sverige och grannländerna. Regioner, län och kommuner på båda sidor av gränserna liksom berörda delar av näringslivet har bjudits in och deltagit i utredningarna. Resultaten av dessa samarbeten utgör underlag för planer, och föreslagna åtgärder kan värderas och prioriteras tillsammans. Trafikverket har också initierat ett forum mellan de nordiska myndigheterna Banedanmark och Vejdirektoratet i Danmark, Traficom och Väylä i Finland, Jernbanedirektoratet och Statens vegvesen i Norge samt Trafikverket i Sverige. Samarbetet syftar bland annat till att bidra till samsyn om flaskhalsar och brister i gränsöverskridande relationer, och till att kunna informera om och diskutera respektive myndighets underlag och förslag till åtgärder och transportplaner.

Regeringen fattar beslut om planens slutliga utformning. Varje år lämnar regeringen ett regleringsbrev med ekonomiska ramar för det kommande året. Ramarna utgår från riksdagens beslutade höstbudget. Utifrån regleringsbrevet tar Trafikverket fram en verksamhetsplan för de kommande åren. Trafikverkets genomförandeplan ger en översiktlig bild av planerade åtgärder i transportinfrastrukturen de kommande sex åren. Planen

---

<sup>13</sup> Trafikverket (2021), Åtgärder i transportsystemet för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten. Publikation 2021:229.

underlättar för kommuner, företag och organisationer att koordinera sin planering med Trafikverkets.

Trafikverkets planering och genomförande av investeringar i infrastruktur ska, utöver det som görs inom ramen för den formella planläggningsprocessen enligt väglagen och lagen om byggande av järnväg, ske i nära dialog med de som berörs, bland annat andra myndigheter, kommuner, näringslivet och intresseorganisationer. I hela renskötselområdet behöver de samiska behoven beaktas, inte minst de som gäller rennäringen. De effekter som ny eller utbyggd infrastruktur ger för rennäringen handlar om att betesmark direkt tas i anspråk för byggandet, men också att det krävs en buffertzona kring infrastrukturanläggningen för att hålla renarna borta från anläggningen och undvika påkörning. Ny infrastruktur riskerar också att skära av flyttleder och betesområden. Stängsling av väg och järnväg minskar risken för påkörning av ren och förhållandena för renskötarna att arbeta i anslutning till vägen eller järnvägen förbättras, samtidigt som olycksrisken för trafikanterna minskar. På motsvarande sätt som vid nya investeringar behöver Trafikverket vid planering och genomförande av drift och underhåll av infrastruktur beakta de samiska behoven. Befintliga stängsel och passager för ren behöver underhållas för att deras effekt ska upprätthållas och samerna fortsatt kunna bedriva renskötsel. Trafikverket eftersträvar därför en nära samverkan i ett så tidigt skede som möjligt med såväl Sametinget som direkt berörda samebyar, för att identifiera rennäringens behov. Trafikverket ser det som en förutsättning för att kunna skapa lösningar som i så stor utsträckning som möjligt tillgodoser behoven både i transportsystemet och i rennäringen, och i vart fall inte försvårar för samerna att kunna bedriva renskötsel.

## 1.5. Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Trafikverket har vid framtagandet av förslaget till nationell plan tillämpat 6 kap. miljöbalken. Trafikverket har genomfört en strategisk miljöbedömning med syfte att integrera miljöfrågor i planeringen för att främja en hållbar utveckling.<sup>14</sup>

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller bland annat en redovisning av planförslagets förväntade effekter på miljön. Miljökonsekvensbeskrivningen remitteras tillsammans med detta planförslag, och den utgör ett underlag för regeringens fortsatta beredning inför fastställelse av ny nationell plan.

Miljöbedömningen startade samtidigt som Trafikverkets förberedande arbete med att ta fram underlag för åtgärdsplaneringen. Arbetet har därefter skett i en iterativ process med åtgärdsplaneringen, där ny information om planförslaget tillförts miljöbedömningen och resultatet av bedömningarna blivit underlag i framtagandet av planen. Avgränsningssamråd har genomförts.

## 1.6. Trafikverkets övergripande prioriteringar

En central utgångspunkt för Trafikverkets planförslag har varit skrivningen i regeringens direktiv: att den gällande planen för perioden 2018–2029 ska fullföljas. Trafikverket kan enligt direktivet anpassa planeringsarbetet utifrån rådande förutsättningar, så att planen kan fullföljas på ett effektivt sätt. Som redovisats i avsnitt 1.2 är de rådande förutsättningarna att utvecklingsanslagets ram inte räcker för att under planperioden genomföra gällande plan enligt befintlig tidsplan, den fortsatta utbyggnaden av ERTMS, de ökade kostnaderna för etapperna av nya stambanor för höghastighetståg samt tidigareläggningen av Norrbottenbanans etapp Skellefteå–Luleå. Trafikverket har därför i

---

<sup>14</sup> Trafikverket (2021), Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:227.



första hand analyserat om kostnadsbesparingar kan genomföras, och i andra hand övervägt senareläggningar och etappindelningar av vissa objekt i gällande plan.

Det begränsade utrymmet inom utvecklingsanslaget innebär att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder inte kan inrymmas i planförslaget. Det kan inte uteslutas att mer samhällsnyttor skulle kunna skapas för den givna budgeten om vissa av dessa kunde inrymmas i planförslaget. Regeringens direktiv anger dock att gällande plan ska genomföras, och Trafikverket har därför inte prövat denna fråga vidare.

Trafikverkets bedömning är med anledning av detta att det ekonomiska utrymmet endast medger ett fåtal nya investeringsobjekt och satsningar. Trafikverkets övergripande prioritering är att i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, och vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. I planförslaget avspeglas detta genom att Trafikverket föreslår en prioritering av omfattande moderniseringar av järnvägen, bland annat genom det nya signalsystemet ERTMS. Med anledning av det begränsade budgetutrymmet föreslås dock en något långsammare utbyggnadstakt än den tekniskt optimala. En långsammare utbyggnadstakt än den föreslagna skulle innebära stora problem för framdriften av många andra investeringar som är beroende av att ERTMS byggs ut.

Planförslaget innebär också en ökning av anslaget för trimnings- och miljöåtgärder, eftersom sådana åtgärder på ett kostnadseffektivt sätt kan förbättra funktionen i befintlig infrastruktur och minska infrastrukturens miljöpåverkan.

Planförslaget innehåller ett mycket begränsat antal nya investeringar som bedöms vara nödvändiga att inrymma. Med anledning av de stora industrisatsningarna i Norrbotten och Västerbotten föreslås ett åtgärds paket för höjd järnvägs kapacitet som behöver påbörjas i närtid, samt E4 Förbifart Skellefteå. Vidare föreslås åtgärder för höjd hastighet till 250 km/tim på Väst kustbanan och Ost kustbanan, som behövs för att kunna utnyttja nybeställd rullande materiel. Planförslaget innehåller också medel till fortsatt planering av stora ombyggnader av Stockholms central och Tomtebodan, där Trafikverket behöver delta i det arbete som bedrivs av Stockholms stad och Jernhusen. Slutligen innehåller planförslaget medel till mittseparering av sträckan E14 Blåberget–Matfors, ett par smärre järnvägs kapacitetsökningar samt några helt externfinansierade projekt som inte belastar planutrymmet.

För att planförslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver ett antal investeringar i gällande plan senareläggas så att de delvis genomförs efter 2033. Vissa av dessa senarelagda investeringar var redan tidigare planerade att färdigställas efter planperioden, men senareläggs nu ytterligare, medan andra var planerade att färdigställas under planperioden. I första hand har senareläggningar övervägts av ej påbörjade investeringar vars beräknade kostnad ökat betydligt sedan fastställelsen av gällande plan. Utöver detta har deras bidrag till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen varit vägledande, och för väginvesteringar i synnerhet deras bidrag till etappmålet för trafiksäkerhet. Även regionala prioriteringar och avtalsmässiga bindningar har vägts in.

I direktivet anges att fyrstegsprincipen ska vara en utgångspunkt för planförslaget. Det innebär att åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt ska prövas i första hand när åtgärder övervägs för att lösa brister i transportsystemet. Principen är inbyggd i den metodik för åtgärdsvalsstudier som Trafikverket tillämpar, och den innebär att åtgärder enligt steg 1–3 prövas innan nyinvestering föreslås. De investeringar som redan finns med i den gällande planen har tidigare analyserats enligt fyrstegsprincipen innan de lagts in i planen. De har inte analyserats igen under framtagandet av planförslaget, eftersom direktivet anger att den gällande planen ska genomföras. Trafikverket arbetar aktivt med så

kallade steg 1- och steg 2-åtgärder (åtgärder som påverkar transportefterfrågan och transportsätt), men eftersom huvuddelen av dessa åtgärder handlar om annat än fysisk infrastruktur ligger huvuddelen av detta arbete utanför förslaget till nationell infrastrukturplan. Fyrstegsprincipen är ändå grunden för arbetet med investeringarna, eftersom andra åtgärder än infrastrukturinvesteringar prövas först, innan en investering föreslås. Dessa överväganden redovisas i de åtgärdsvalsstudier som i regel föregår investeringsförslaget.

Trafikverkets övergripande prioritering är att i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, och vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. De omfattande satsningar på att modernisera järnvägen med bland annat ERTMS som Trafikverket föreslår, innebär en prioritering framför satsningar på ny järnväg och är ett konkret uttryck för fyrstegsprincipen.

Under framtagandet av planförslaget har miljöbedömningar varit en integrerad del, vilket innebär att miljöaspekter i möjligaste mån har identifierats och bedömts fortlöpande. Det innebär exempelvis att Trafikverket föreslår underhållsåtgärder som tar hänsyn inte bara till anläggningstillgångarnas funktion och status, utan även till miljötillgångarna. Det kan exempelvis handla om områden med biologisk mångfald eller strukturer med höga kulturvärden. Här finns många synergier, exempelvis att väl underhållna ren- och viltstängsel förbättrar både trafiksäkerheten och minskar antalet trafikdödade djur samtidigt som samhällskostnaderna för ren- och viltolyckor kan minska. Med en bättre trafiksäkerhet minskar även risken för utsläpp som kan föroreana mark och vatten. Integrering av miljöbedömningen ligger också till grund för en ökning av medlen till trimnings- och miljöåtgärder, i synnerhet riktade miljöåtgärder, då effektbedömningar fortlöpande använts som underlag.

En aspekt som behöver beaktas, även om det inte varit en avgörande grund för prioritering av åtgärder, är att Trafikverket har behov av en marknad som har kapacitet och förmåga att genomföra alla planerade åtgärder och som svarar mot framtida behov. Det finns dessutom behov av marknadsutveckling för ökad produktivitet, innovation, effektivitet och kostnads kontroll. Resurs- och kompetensbrist inom anläggningsmarknaden riskerar att leda till ökade kostnader, till att planerade åtgärder inte kan genomföras samt till att transportsystemet inte kan ställas om i den snabba takt som krävs för att nå klimatmål och andra mål som är viktiga för ett mer hållbart samhälle. Genom ökat fokus på marknadsutveckling kan nya marknadsaktörer och kompetenser tillföras och utvecklas inom transportområdet.

Tabell 2 sammanfattar Trafikverkets planförslag, vilket kan jämföras med utgångspunkter och förutsättningar i avsnitt 1.2 (tabell 1). Tabell 2 anger också vilka avsnitt i rapporten som redovisar motiv till och konsekvenser av planförslaget. Planförslagets samlade effekter beskrivs i kapitel 9.

Tabell 2 Sammanfattning av planförslagets delar samt i vilket avsnitt de beskrivs. Miljarder kronor, avrundat<sup>15</sup>.

Post	Utgångs- punkt	Föreslagen förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt i rapporten
Vidmakthållande väg	197		197	6.1
Vidmakthållande järnväg	165		165	6.2
Namngivna investeringar	165	-3 (besparingar) -11 (senareläggningar) +3 (nya objekt)	153	7.3
Etapper av nya stambanor för höghastighetståg	107	-3 (senareläggning Göteborg-Borås)	104	7.6
ERTMS	40	-9 (långsammare utrullning)	31	7.9
Trimnings- och miljöåtgärder	37	+5	42	7.1
Stadsmiljöavtal	13	-4	9	7.2
Forskning och innovation <sup>16</sup>	5		5	5
Planering och myndighetsutövning	17		17	7.11
Räntor, bidrag m.m.	33		33	7.11
Länsplaner	42		42	7.10
<b>Totalt</b>	<b>820</b>		<b>799</b>	

<sup>15</sup> Summeringarna i samtliga tabeller är beräknade på *ej* avrundade siffror. Ibland stämmer därför inte summan exakt med vad man får om man summerar de avrundade siffror som visas i tabellraderna.

<sup>16</sup> Beloppet avser endast den del som är hänförlig till utvecklingsramen. Den del av forskning och innovation som är hänförlig till ramen för vidmakthållande ingår i tabellens översta rader med belopp som framgår av kapitel 6.

## 2 Transporter i Sverige: nuläge och förväntad utveckling

Detta kapitel ger en sammanfattande bild över transporterna i Sverige. Kapitlet beskriver i tur och ordning historisk utveckling, nuläge och prognoser för personresandet, godstransporterna, transportsektorns utsläpp av växthusgaser och trafiksäkerheten.

Syftet med kapitlet är att ge sammanhang och bakgrund till de åtgärdsförslag som presenteras i resten av rapporten, genom att ge en överblick över transporternas sammansättning och fördelning, och över trender och storleksordningar. Kapitlet om personresor beskriver också kortfattat hur resandet skiljer sig mellan olika befolkningsgrupper för att därigenom ge ett underlag för översiktliga bedömningar av olika åtgärders fördelningseffekter med avseende på bland annat kön, ålder och inkomst.

Trafikverket tar regelbundet fram prognoser för den framtida trafikutvecklingen baserat på antaganden om bland annat framtida befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, bränslepriser och ett stort antal andra påverkande omvärldsfaktorer. Vissa faktorer påverkas starkt av politiska beslut, till exempel bränslepriser och regionalt kollektivtrafikutbud, medan andra är relativt svårpåverkade, som oljepris, befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling. Eftersom dessa faktorer är osäkra är även prognoserna för trafikutvecklingen behäftade med osäkerheter av olika slag. Genom systematiska känslighetsanalyser kan man undersöka hur stor osäkerheten blir. Ett urval sådana känslighetsanalyser redovisades i en underlagsrapport till inriktningsunderlaget. Där jämförs också tidigare prognoser med vad utfallet blivit.

Syftet med prognoser är varken att beskriva en önskvärd framtid eller en ideal transport- och klimatpolitik, utan att beskriva en trolig utveckling givet de förutsättningar och beslut som vi kan se idag. I den mån som en prognos inte når de mål man vill nå, tjänar den därför som utgångspunkt för att identifiera åtgärder som ger bättre måloppfyllelse. Prognoserna utgör därmed en referensutveckling för bland annat infrastrukturplaneringen, som gör att olika åtgärder kan utvärderas.

### 2.1. Persontransporter

#### 2.1.1. Nuläge och historisk utveckling

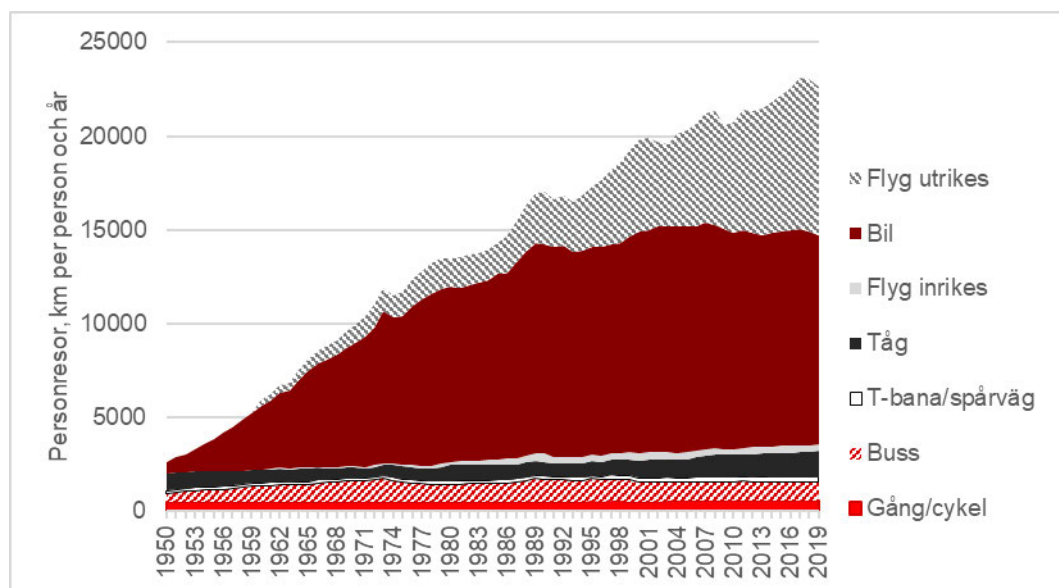
I genomsnitt reser svenskarna omkring 40 kilometer per dag inrikes, alla färdmedel och ärenden sammantaget.<sup>17</sup> Reslängden per person har ökat stadigt sedan mycket lång tid tillbaka, men de senaste två decennierna har inrikesresandet ökat långsammare än förut – i stället har utrikesresandet med flyg ökat snabbt. Detta avsnitt fokuserar dock huvudsakligen på inrikesresandet<sup>18</sup>.

---

<sup>17</sup> Samtliga data i detta kapitel bygger på egna bearbetningar av transportarbetsdata från Trafikanalys och Swedavia samt genomsnitt av de nationella resvaneundersökningarna 2005, 2011, 2012, 2014, 2019. Nedbrytningar på ärenden eller socioekonomiska kategorier bygger på resvaneundersökningar. Inrikes transportarbete (totalt och per färdmedel) bygger på Trafikanalys trafikarbetsdata. Data om utrikes flyg bygger på egen bearbetning av Swedavias data.

<sup>18</sup> Med *resande* avses här persontransportarbete, det vill säga personkilometer. För frågeställningar som handlar om transporternas sammansättning (till exempel av olika ärenden, socioekonomiska grupper eller färdmedel) så är det dessa andelar av transportarbetet som är relevant, inte andelarna av *antalet* resor. Skillnaden spelar främst roll för andelen gångresor, eftersom de är många men korta.

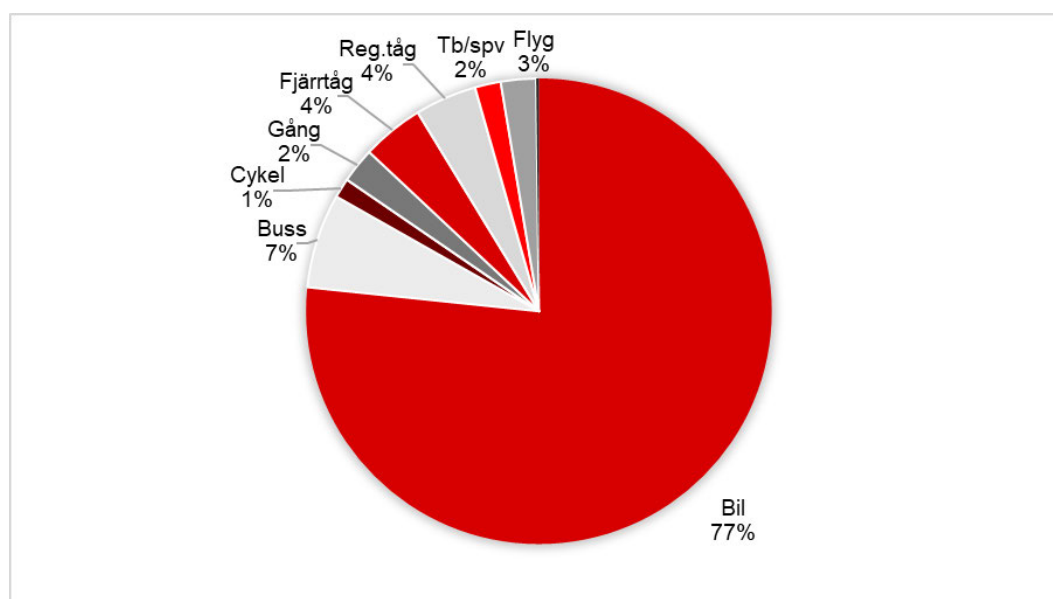
Figur 6 Reslängd (km) per person och år med olika färdmedel.



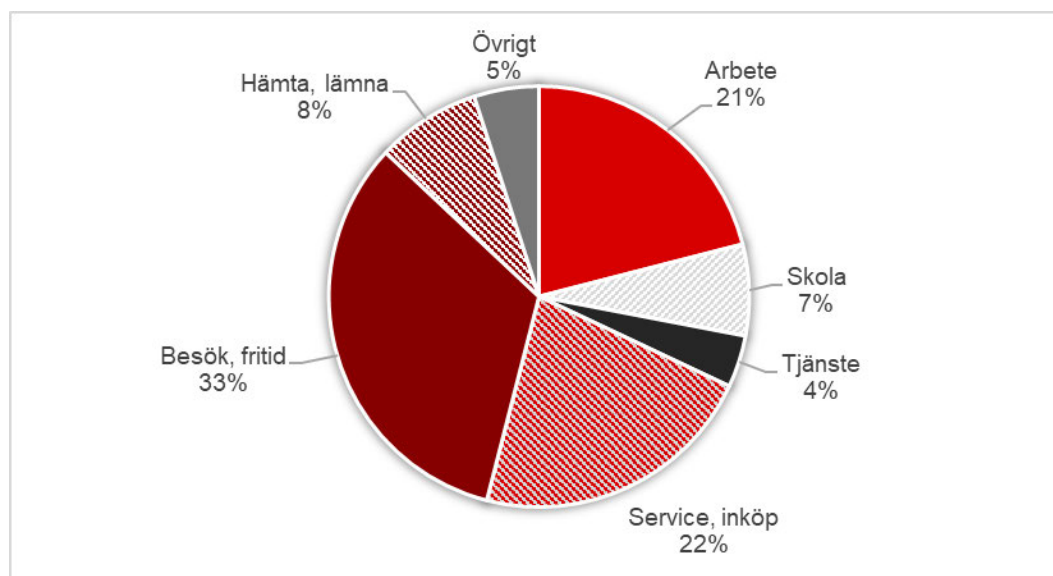
Huvuddelen av inrikesresandet är olika typer av fritidsresor, till exempel inköp, service, besök och fritidsaktiviteter. Resor till och från arbetet utgör en knapp fjärdedel av det totala resandet – något lägre för bilresandet, något högre för det regionala kollektivresandet.

Drygt tre fjärdedelar av personresandet sker med bil och drygt en tiondel med regional kollektivtrafik, varav drygt hälften med buss. Ungefär fyra procent sker med fjärrtåg, omkring tre procent med flyg, två procent till fots och en procent med cykel. Färdmedelsfördelningen har varit likartad sedan 1970-talet.

Figur 7 Personresandet fördelat per färdmedel. Andel av inrikes personkilometer.

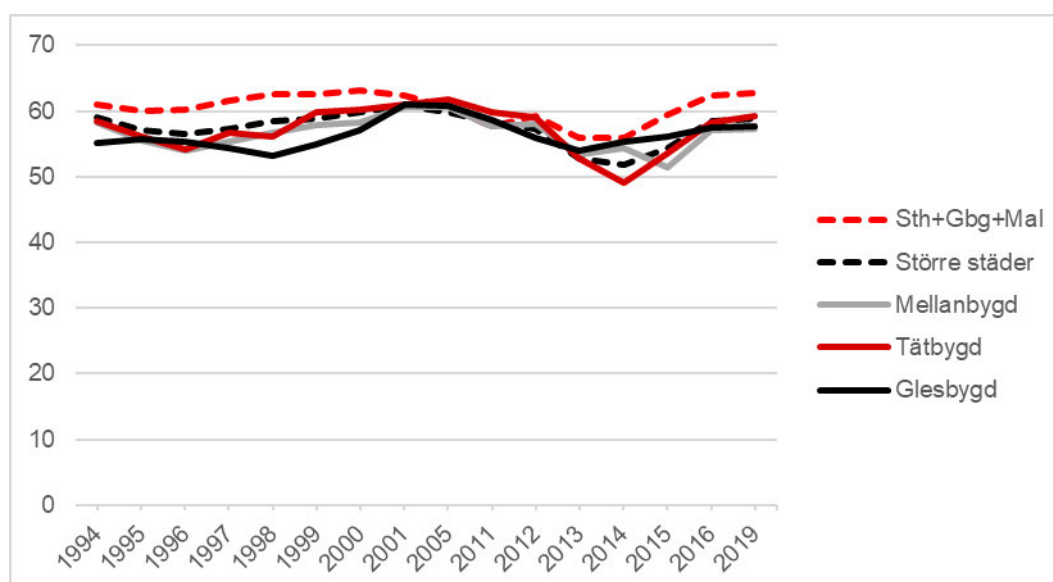


Figur 8 Personresandet fördelat per ärende. Andel av inrikes personkilometer.



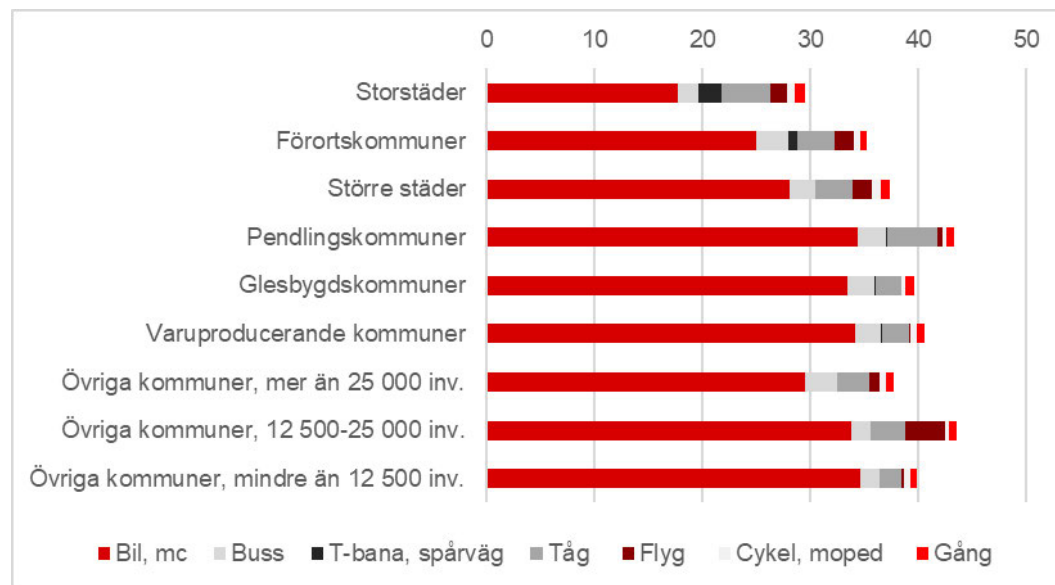
Medan den sammanlagda reslängden per person stadigt ökat så har den sammanlagda restiden faktiskt varit oförändrad sedan lång tid tillbaka. I genomsnitt reser man omkring en timme per dag överallt i landet, och detta verkar inte ha ändrats särskilt mycket åtminstone sedan 1970-talet när den första nationella resvaneundersökningen gjordes. Flera internationella studier har visat att detsamma gäller i de flesta länder och sedan lång tid tillbaka. Däremot är variationen stor mellan individer och mellan olika grupper. Att den genomsnittliga reslängden ökat samtidigt som den genomsnittliga restiden inte ändrats betyder att den genomsnittliga reshastigheten har blivit allt högre.

Figur 9 Genomsnittlig total restid (minuter) per person och dag, per regiontyp (SCB:s H-regioner (treårsmedelvärden)).



Variationen i resmönster är visserligen stor mellan individer, men variationen mellan grupper och landsdelar är mindre än vad man kanske kan tro. Färdmedelsfördelning, sammanlagd reslängd och sammanlagd restid är ganska lika i olika typer av kommuner, med undantag av storstäderna där den sammanlagda reslängden är något kortare och andelen med kollektivtrafik betydligt högre. Däremot finns tydliga skillnader mellan boende i tätort och på landsbygd: boende på landsbygd reser i genomsnitt nästan dubbelt så långt med bil per person som boende i tätort.<sup>19</sup>

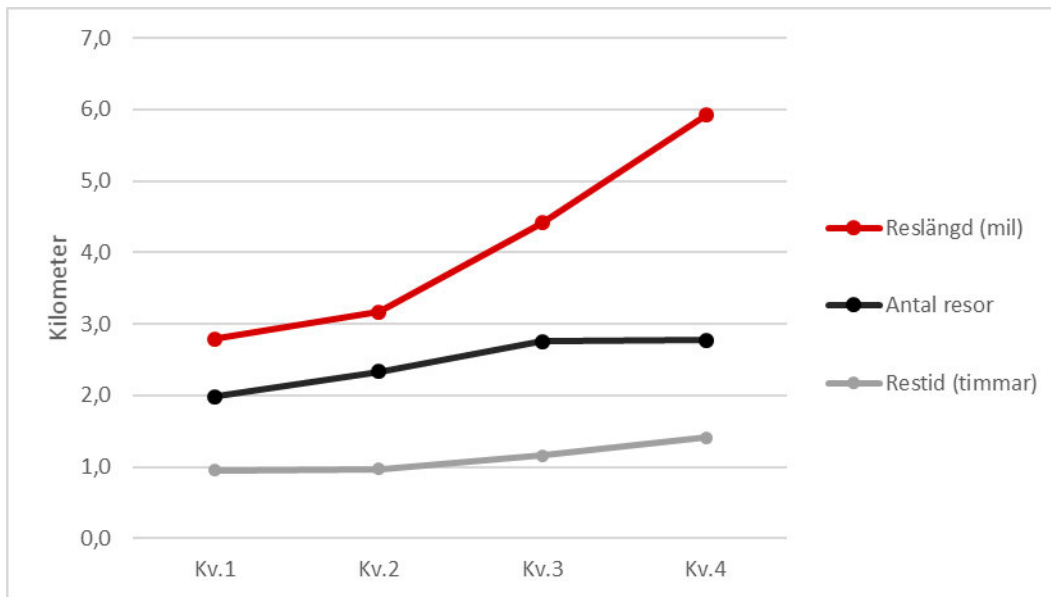
Figur 10 Genomsnittlig reslängd (km) per person och dag, per typ av bostadskommun (SKR-indelning) och färdmedel.



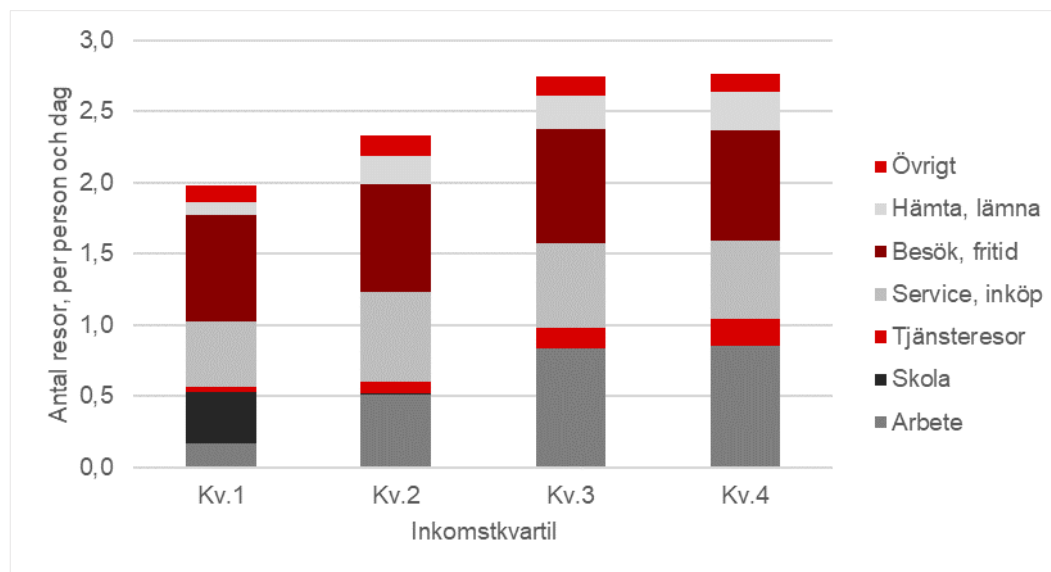
Det finns ett tydligt samband mellan inkomst och resande: ju högre inkomst desto fler och längre resor. En del av detta samband beror dock inte på inkomsten i sig utan på ålder, förvärvsgrad, hushållstyp och bostadsområde, som alla samvarierar med inkomsten i viss mån. Färdmedelsfördelningen är ganska lika i alla inkomstgrupper, men fjärdedelen med högst inkomst gör en något större andel av sina resor med tåg och flyg.

<sup>19</sup> Se Eliasson, J., Pyddoke, R., Swärdh, J-E. (2018) Distributional effects of taxes on car use, fuel, ownership and purchases. *Economics of Transportation* 15, 1–15.

Figur 11 Resande per inkomstkvartil, genomsnittlig reslängd, antal resor och restid.

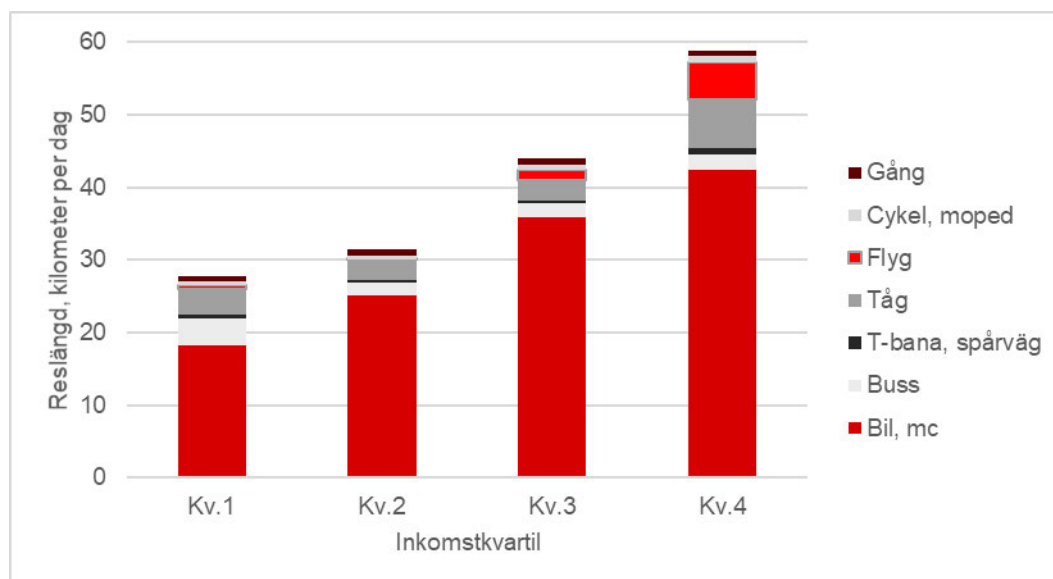


Figur 12 Resande per inkomstkvartil. Antal resor per ärende.





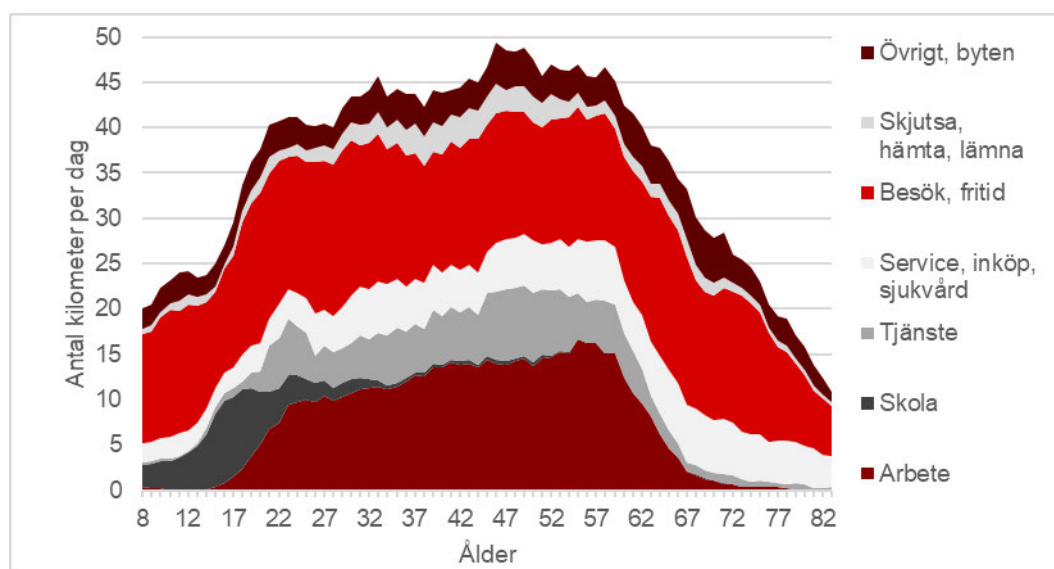
Figur 13 Reslängd per inkomstkvartil. Total reslängd per färdmedel.



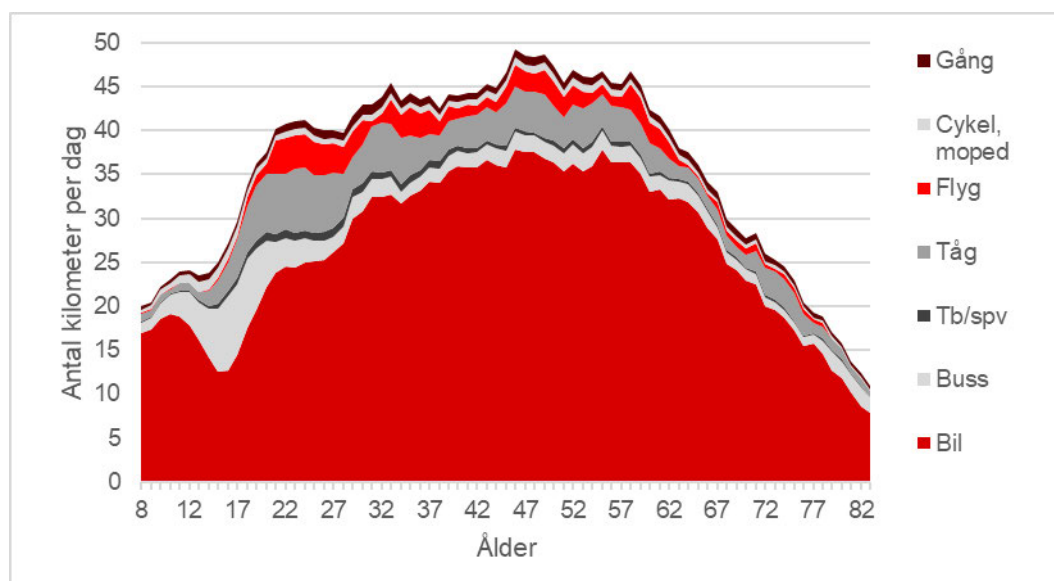
Män och kvinnor gör lika många resor per person, och lägger lika mycket tid på resande, men männen reser något längre: de står för 56 procent av det totala persontransportarbetet (antalet personkilometer). Män gör något fler bilresor (53 procent av alla bilresor), och dessutom något längre bilresor (58 procent av persontransportarbetet med bil). En del av skillnaden beror på att män gör fler tjänsteresor. Kvinnor gör något fler resor med kollektivtrafik (56 procent av antalet kollektivtrafikresor), men eftersom männen gör något längre kollektivtrafikresor är kvinnornas andel av persontransportarbetet med kollektivtrafik något mindre än så. Män och kvinnor gör lika många cykelresor, men eftersom männen i genomsnitt cyklar längre står de för en större del av det totala cykelresandet (58 procent). Skillnaderna mellan män och kvinnor är minst för sammanboende med barn, något större för sammanboende utan barn, och störst för ensamstående. Ser man specifikt på skillnaden mellan mäns och kvinnors bilresande så är skillnaden störst för ensamstående utan barn, både i antalet resor och i reslängd. För sammanboende utan barn så gör männen fler bilresor, men skillnaderna mellan könen är mindre. I hushåll med barn syns inga skillnader mellan könen vad gäller antalet bilresor, men männen gör något längre bilresor i genomsnitt.

De som tillhör ett hushåll med barn gör något fler resor per dag (2,5 resor per person och dag, jämfört med 2,2 resor per person och dag i hushåll utan barn). Å andra sidan är deras resor lite kortare, så skillnaden i sammanlagd reslängd och restid är ganska liten.

Figur 14 Reslängd (km) per ålder, uppdelat på ärende.



Figur 15 Reslängd (km) per ålder, uppdelat på färdmedel.



Resandet varierar också med åldern. Som mest, räknat i kilometer, reser man i 30–60-årsåldern, och som allra mest runt 50. I alla åldrar utgör fritids- och besöksresor den största delen av resandet, men i yrkesverksam ålder är arbets- och tjänsteresor sammanlagt uppåt hälften av den totala reslängden. Runt pensionsåldern faller av naturliga skäl arbets- och tjänsteresandet brant, men fritids-, besöks- och inköpsresandet fortsätter på ungefär samma nivå en bit över 70-årsåldern. I alla åldersgrupper görs majoriteten av resandet med bil. Andelen med kollektiva färdmedel (buss, tåg, flyg) är som störst före 30-årsåldern, och minskar markant efter 60-årsåldern. De yngsta barnen gör en stor del av sitt resande som bilpassagerare, men under tonåren är andelen bussresor markant större. Under 20–30-årsåldern ökar andelen bilresor snabbt.

## 2.1.2. Prognoser för personresandet

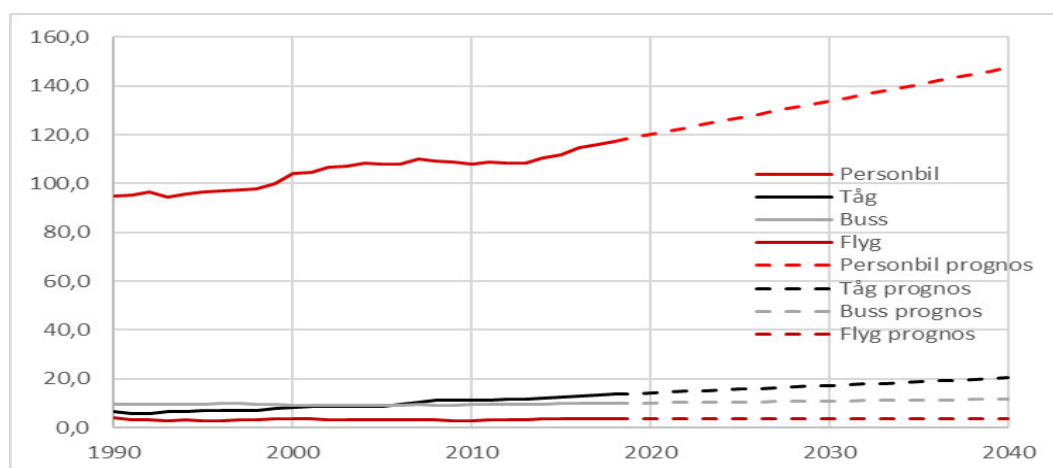
Från 2017 till 2040 förväntas befolkningen öka med 16 procent och den reala inkomsten per capita med 41 procent. Det beräknas i Trafikverkets basprognos leda till att resandet per person ökar med cirka 10 procent, vilket tillsammans med befolkningsökningen ger en total ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent.

I prognosen antas vidare att vägtrafiken dämpas genom olika politiska beslut. De antaganden som ger störst dämpande effekt är att bränslepriset antas öka till nästan det dubbla (realt) jämfört med idag, att elpriset antas öka med två tredjedelar (realt) vilket ökar körkostnaden för eldrivna fordon, samt att bilinnehavet per person antas sluta öka och i stället minska något, vilket är ett trendbrott jämfört med historisk utveckling. Dessutom antas den gällande infrastrukturplanen genomföras, där de nya infrastrukturinvesteringarna till omkring fyra femtedelar utgörs av järnvägsinvesteringar, vilket också i någon mån dämpar biltrafiken. Vidare antas befolkningen koncentreras ytterligare till de större tätorterna, vilket också minskar bilresandet. Trots dessa antaganden beräknas biltrafiken öka med omkring 30 procent jämfört med idag fram till 2040, med ett osäkerhetsintervall på 20–40 procent beroende på osäkerheterna i de ingående variablerna. De faktorer som påverkar utvecklingen mest är ökad befolkning och ekonomisk utveckling. Trafikökningen beräknas bli störst i landets befolkningstätaste regioner, men klart större utanför själva tätorterna än inom dem.

Relativt sett beräknas järnvägsresandet öka ännu mer, med drygt 50 procent till 2040 jämfört med idag. En orsak är att trafikutbudet i prognosen antas öka med omkring 40 procent jämfört med idag, och att biljettpriset antas vara oförändrat.

Transportarbetet med regional och lokal kollektivtrafik beräknas öka med mer än 30 procent. Störst ökning i absoluta tal beräknas för Stockholm-Mälardalen, men i relativa tal är ökningen för hela södra Sverige ungefär lika stor på runt 50 procent. För samtliga regioner beräknas ökningstakten för transportarbetet med kollektivtrafik vara klart större än befolkningsökningen.

Figur 16 Persontransportarbete: historisk utveckling och Trafikverkets prognoser till 2040.



Pandemin har både skapat nya vanor och tvingat fram en ökad ”digital mognad” i form av utvecklade digitala tjänster och fler individer och organisationer har lärt sig använda dem. Effekterna av den ökade digitala mognaden kommer säkert kvarstå, och leda till att vi använder internet allt mer för arbete, möten, handel, kultur och fritidsaktiviteter.

Förhoppningar om att bättre kontaktmöjligheter, snabbare transporter och ökad urbanisering ska leda till att vi lägger mindre tid på resande har varit återkommande i historien. Men det har inte hänt i någon märkbar utsträckning. Redan när telegrafan byggdes ut i USA i början av 1800-talet förutspåddes att detta skulle göra slut på behovet av att resa – man kunde ju telegrafera i stället. ”Avståndets död” har sedan förutspåtts med i stort sett varje nytt kontaktmedel: telefon, radio, tv, och nu senast internet. Men vad som hänt är snarast det omvända; möjligheten att ha goda kontakter över långa avstånd verkar snarast ha ökat efterfrågan på resor och transporter. Den tid som ”sparas” genom bättre kontaktmöjligheter, snabbare transporter och tätare lokalisering växlas in i ökad tillgänglighet genom mer kontakter, mer resande och mer transporter. Detta har både drivits av och möjliggjort den ökande specialisering av arbetsmarknad och livsstilar som är karakteristisk för det moderna samhället. Samma fenomen syns när man jämför resande i olika geografiska områden: den högre tillgängligheten i de tätaste områdena växlas huvudsakligen in i mer resande, så att de sammanlagda reslängderna och restiderna i genomsnitt blir förvånansvärt lika i olika områden.

Att de nya vanor och den ökade digitala mognad som pandemin skapat skulle ändra dessa mycket långsiktiga utvecklingar framstår med tanke på detta inte som sannolikt. Det är betydligt mer troligt att vi kommer att arbeta, handla och roa oss allt mera över nätet, men samtidigt resa minst lika mycket som förut. Det betyder att vi dessvärre knappast kan hoppas på att de nya erfarenheterna och livsstilarna under pandemin i sig ska ge något större bidrag till att minska transporternas negativa påverkan på klimat och miljö. Biltrafiken, som står för den helt dominerande delen av inrikestransporternas negativa miljöpåverkan, har dessutom minskat relativt måttligt under pandemin. Det vore förstås gynnsamt för klimat- och miljöarbetet om pandemin skulle få till följd att transporterna spontant började minska. Men de klimat-, miljö- och transportpolitiska åtgärderna bör inte bygga på att denna förhoppning infrias. Däremot är det viktigt att följa den fortsatta utvecklingen av transporter och resande.

## 2.2. Godstransporter

### 2.2.1. Nuläge<sup>20</sup> och historisk utveckling

Majoriteten av de inrikes godstransporterna sker med tunga lastbilar, medan utrikes godstransporter huvudsakligen sker med sjöfart. Eftersom godstransporterna är så heterogena blir trafikslagsandelarna mycket olika beroende på om man uttrycker dem i till exempel andelar av antal transporter, transporterad volym eller transporterad vikt. Beroende på vilken frågeställning man vill analysera är olika uppdelningar relevanta. I transportsektorn är det vanligast att redovisa tonkilometer, men det är värt att notera att detta skiljer sig mycket från till exempel antal transporter, tonkilometer eller volymkilometer.

Nästan hälften av godstransporterna på järnväg utgörs av malm och andra utvinningsprodukter. Det är även den största varugruppen för inrikes lastbilstransporter, där den utgör en tredjedel av transporterna.

---

<sup>20</sup> Uppgifterna om nuläget är hämtade ur Trafikanalys (2016), Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys. Rapport 2016:7.

Det mesta av godset som transporteras inrikes med lastbil transporteras inom samma kommun (43 procent av godsmängden) eller inom samma län (28 procent). Järnvägstransporterna är till stor del interregionala eller internationella och få sker inom samma län. Utrikes sjötransporter innanför territorialgränsen räknas också in i inrikes transportarbete, och utgör huvuddelen av det som räknas som inrikes sjötransporter. De egentliga inrikes sjötransporterna sker mellan ett fåtal geografiska områden. Störst andel sker mellan de två områdena Haparanda–Skellefteå och Södra ostkusten (12 procent). Trafiken på inre vattenvägar (inom Väneren respektive Mälaren) har mycket liten omfattning.

Endast 8 procent (eller 28 miljoner ton) av det gods som transporteras inrikes med lastbil transporteras längre än 300 kilometer. Det är vid avstånd över 300 kilometer som transporter på järnväg eller med inrikes sjöfart anses vara konkurrenskraftiga med lastbilstransporter.

Om förutsättningarna är rätt kan det i vissa fall finnas en potential för överflyttning även av kortare transporter med pråmar och dylikt, till exempel för transport av sten och grus och annat byggmaterial. Urbana transporter kan troligtvis också organiseras annorlunda med till exempel ökade cykeltransporter. Men det är ändå mindre än 10 procent av godsmängden som kan komma ifråga att flyttas över från tunga lastbilar.

Sveriges befolkning växer och tillväxten väntas bli störst i redan befolkningstäta regioner. Konsumtion driver på transporter av varor, vilka därför väntas öka till just dessa områden, områden som redan idag brottas med negativa konsekvenser av transporter såsom buller, trängsel och utsläpp. Det finns inte mycket statistik om godsflöden i städer, men skattningar tyder på att urbana godstransporter svarar för 10–15 procent av fordonsrörelserna i städerna. I urbana transporter är lastbilen helt dominerande med de för- och nackdelar som det innebär.

Mellan 1962 och 2017 ökade transportarbetet med totalt 142 procent, från 44 miljarder tonkilometer till cirka 106 miljarder tonkilometer. Transportarbetet på väg har flerdubblats under denna period (423 procent). Det innebär att andelen vägtransporter av det totala transportarbetet har mer än fördubblats, från 19 till 41 procent.

Järnvägen har haft en lägre, men mer stabil ökningstakt. Summerat över perioden har transportarbetet på järnväg ökat med 108 procent. Järnvägens andel av transportarbetet har minskat något, från 25 till 22 procent år 2017.

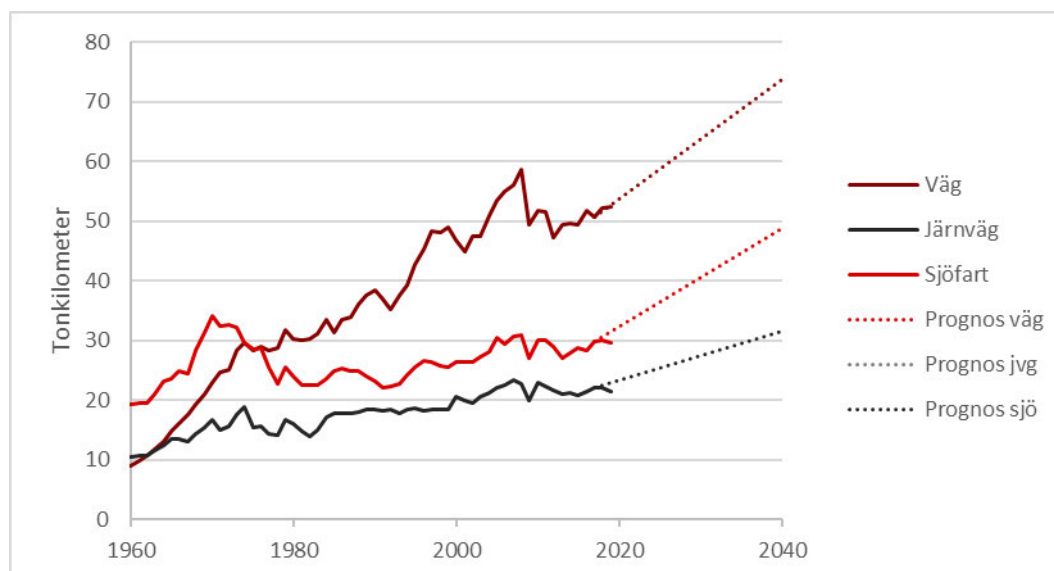
Sjöfart är det trafikslag som haft den mest varierande utvecklingen, med en kraftig uppgång under 60-talet följt av en nästan lika stor nedgång under 70-talet. Därefter en återhämtning under 80- och 90-talen och en expansion under 2000-talet. Totalt sett har sjöfartens andel av det inrikes transportarbetet minskat från 56 till 37 procent mellan 1962 och 2017. Observera dock att även utrikes sjötransporter innanför territorialgränsen räknas in.

Flygets roll för godstransporter är viktig, särskilt för behovet av snabba, långväga transporter av högvärdigt gods. Flygfrakten är volymmässigt liten, men omfattar höga varuvärden.

## 2.2.2. Prognoser för godstransporter

Enligt Trafikverkets prognos beräknas godstransporterna öka med omkring 50 procent till 2040. Transporterna beräknas öka i ungefär samma takt med alla trafikslag.

Figur 17 Godstransporter. Tonkilometer per trafikslag. Historisk utveckling och prognos.



Det prognosticerade godstransportarbetet ökar betydligt snabbare än den historiska trenden. Trafikverket har därför analyserat vad prognosutfallet beror på. Prognosen bygger på den förväntade ekonomiska utvecklingen enligt Konjunkturinstitutets referensscenario, i kombination med beräkningar av varuvärdenas utveckling (kronor per ton). Redan den ekonomiska utvecklingen i Konjunkturinstitutets referensscenario är snabbare än den historiska trenden, cirka 3 procent årlig tillväxttakt fram till 2040 för import och export jämfört med 2 procent historiskt. Trafikverkets analyser visar också att omvandlingen från det ekonomiska scenariot till prognosticerade volymer (mätt i ton) sannolikt överskattar ökningen av det totala godstransportarbetet. Omvandlingen från kronor till ton beror bland annat på andelen av produktionen som avser varor (och inte tjänster) och på varornas värde per ton.

Underlaget som godstransportprognosen bygger på är delvis förknippat med stora osäkerheter. Exempelvis har trender i varuvärdenas utveckling varit svåra att estimeras eftersom de byggts på relativt korta tidsserier, vilket har gjort att många av dem antagits oförändrade. Detta tillsammans med den historiskt sett starka tillväxten i det ekonomiska scenariot har varit drivande i resultaten vi ser, med en starkare prognostiserad tillväxt av transportarbetet än historiskt.

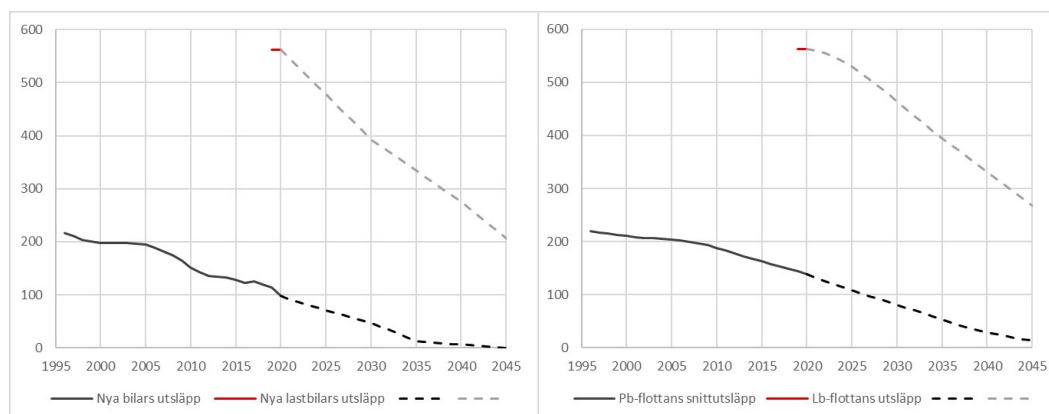
Givet osäkerheten i prognosen har en känslighetsanalys genomförts för att se vilket genomslag en alternativ prognos skulle få på urvalet av investeringar. Hade godstransportprognosen följt den utveckling som gällt historiskt, så hade godstransportnyttorna legat på en något lägre nivå i de samhällsekonomiska kalkylerna. I avsnitt 9.6 redovisas känslighetsanalyser för hur detta påverkar urvalet av investeringar och de beräknade nyttorna. Sammantaget är effekten relativt liten. Även betydelsen för behovet av medel till vidmakthållande bedöms vara liten. Trafikverket avser att vidareutveckla metoderna för godstransportprognoser.

## 2.3. Transportsektorns utsläpp av växthusgaser

De klimatpåverkande utsläppen från svenska inrikestransporter kommer nästan helt och hållet från vägtrafiken. Utsläppens storlek påverkas av tre faktorer: fordonens genomsnittliga utsläpp per kilometer, trafikarbetet (antalet fordonskilometer) samt hur stor andel av fossila bränslen som ersätts med biodrivmedel. Klimatmålen för transportsektorn anger att utsläppen från inrikes transporter exklusive flyg<sup>21</sup> ska minska med 70 procent till 2030 jämfört med 2010, och att transportsektorn ska vara fossilfri 2045. Utsläppen från produktion av biodrivmedel räknas inte in i transportsektorn; de redovisas huvudsakligen i den så kallade LULUCF-sektorn (*land use, land use change and forestry*) som bland annat inkluderar skogsbruk och förändrad markanvändning.

Fordonens genomsnittliga utsläpp har minskat relativt snabbt det senaste decenniet. EU har nyligen infört hårda krav på lägre koldioxidutsläpp från nyregistrerade fordon som skärps med tiden, vilket kommer att driva på en ännu snabbare minskning av snittutsläppen. Kraven är knappast möjliga att uppfylla utan en omfattande elektrifiering. Figur 18 visar historisk utveckling av fordonens koldioxidutsläpp och de framtida scenarier som Trafikverket anser vara realistiska att nå. Observera att åtminstone fram till 2030 är bedömningarna relativt säkra, eftersom fordonstillverkarna är tvingade av EU-regleringen att nå dessa nivåer. Givet utvecklingen av nya fordon, som visas i den vänstra bilden, kan man beräkna utvecklingen i hela fordonsflottan, vilket visas i den högra bilden.

Figur 18 Utsläpp (g CO<sub>2</sub>/km) för nya fordon (vänster) och i genomsnitt för hela flottan (höger).



Fordonsflottan tar dock lång tid att omvandla, eftersom fordonen är i bruk i uppåt två decennier i genomsnitt. Även om utsläppen från nya fordon minskar snabbt, i synnerhet eftersom elektrifieringen nu tagit fart, så räcker därför inte detta ensamt för att uppnå 2030 års klimatmål enligt beräkningar i Trafikverkets inriktningsunderlag från hösten 2020. Med den förväntade trafikutvecklingen och samma volym biodrivmedel som idag beräknas inte 2030-målet nås förrän 2035. För att nå målet år 2030 krävs en väsentligt ökad mängd biodrivmedel, enligt Trafikverkets beräkningar omkring 70 procent mer än idag. Det motsvarar att omkring 55 procent av de fossila drivmedlen ersätts med biodrivmedel, vilket ligger nära den skärpning av reduktionsplikten som regeringen aviserat.

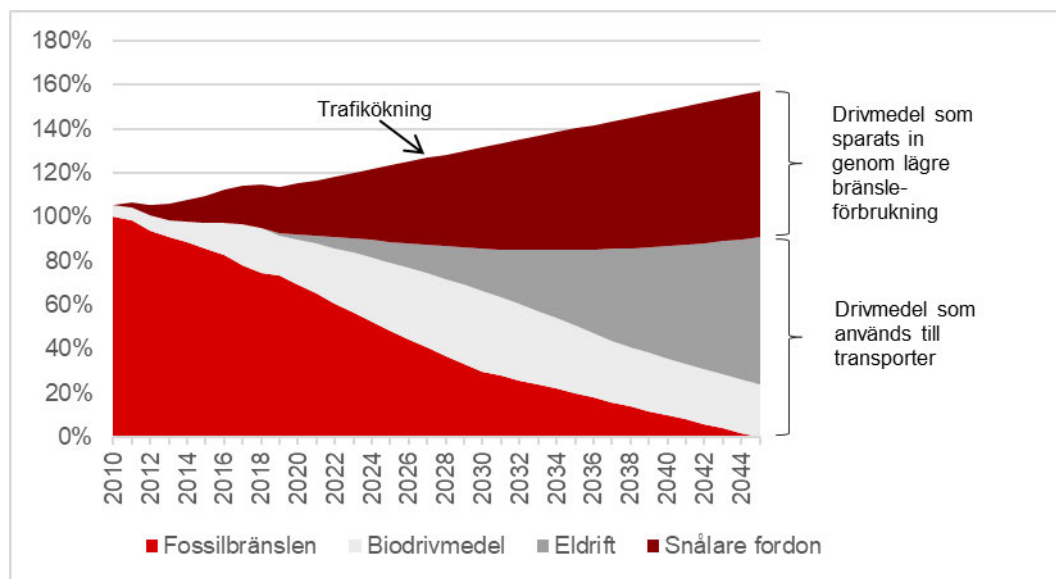
Beräkningarna i Trafikverkets inriktningsunderlag visar dock också att målet om fossilfrihet 2045 i stort sett kan nås med samma totala mängd biodrivmedel i transportsektorn som

<sup>21</sup> Flygets utsläpp regleras i stället genom den europeiska utsläppshandeln EU-ETS.

idag, eftersom elektrifieringen och omvandlingen av fordonsflottan då har hunnit nå betydligt längre.

Bilden nedan sammanfattar hur klimatmålen nås i Trafikverkets basprognos, uppdelat i bidrag från effektivare bränslefordon, elektrifiering och biodrivmedel. Summan av ytorna motsvarar trafikökningen, alltså hur utsläppen skulle ha ökat om fordon och drivmedel varit desamma som 2010. Bilden visar dock inte hur trafikökningen dämpas genom antagandena om högre bränslepriser, högre elpris, minskande bilnehav med mera.

Figur 19 Bidrag till transportsektorns klimatmål från effektivare och elektrifierade fordon samt biodrivmedel.



## 2.4. Trafiksäkerhet

I kapitlet redovisas nuläget och utvecklingen historiskt av trafiksäkerheten på väg och järnväg, följt av en prognos för trafiksäkerheten.

### 2.4.1. Nuläge och historisk utveckling

Nollvisionen antogs av Sveriges riksdag 1997 och innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. År 2009 beslutade riksdagen ett etappmål för 2020 som innebar en halvering av antalet dödade och minskning med minst 25 procent av allvarligt skadade i vägtrafiken mellan 2007 och 2020.<sup>22</sup> Figur 20 visar antalet omkomna i vägtrafiken per år. Målet nåddes även om utvecklingen inte var linjär utan det fanns en tidsperiod under flera år då ingen förbättring skedde. År 2016 beslutade regeringen om Nystart för Nollvisionen<sup>23</sup> som bland annat innebar att Trafikverket fick en uttalad roll att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Regeringen har antagit ett nytt halveringsmål av antalet dödade till 2030 och en minskning med minst 25 procent av allvarligt skadade. Dessutom har ett aktörsgemensamt mål antagits som innebär att antalet

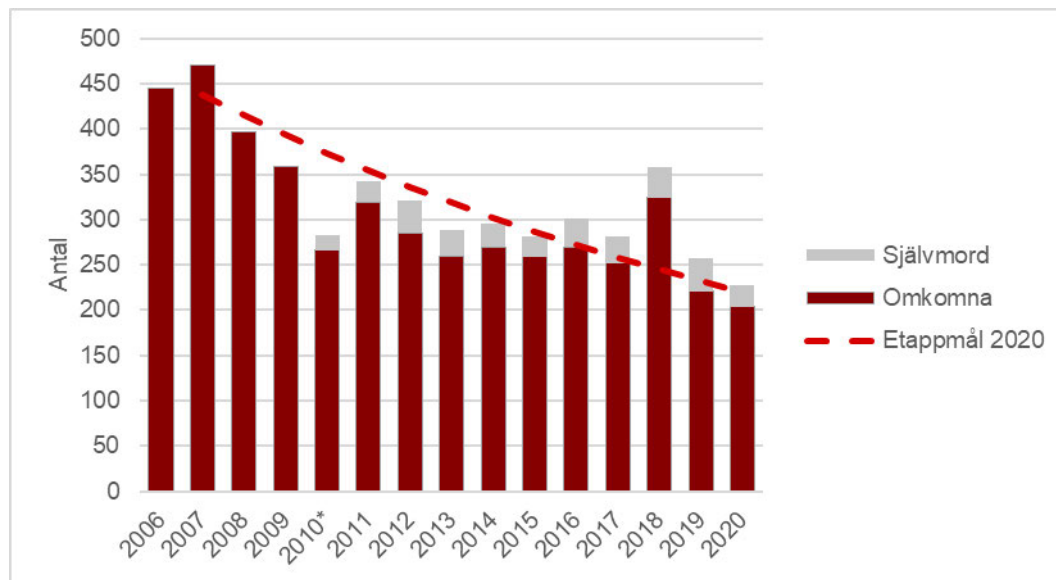
<sup>22</sup> Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

<sup>23</sup> Regeringen-se/pressmeddelanden/2016/09/regeringen-satsar-på-nystart-for-nollvisionen/



suicid inom vägsystemet ska minska liksom allvarligt skadade till följd av fallolyckor i gatumiljö ska minska med minst 25 procent.<sup>24</sup>

Figur 20 Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2006–2020, samt utveckling för att nå etappmålet 2020.

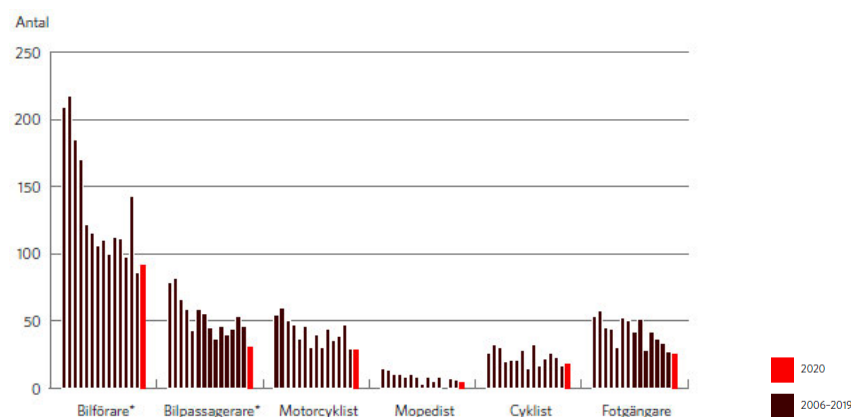


Den positiva utvecklingen med färre omkomna i trafiken beror främst på att vägarna har blivit säkrare, tack vare en ökad andel mittseparerad väg och fler trafiksäkerhetskameror, fortsatt utveckling av säkra fordon och anpassningar av hastigheten till vägens förutsättningar, både på statliga och kommunala vägar.

Figur 21 visar utvecklingen av antalet döda i vägtrafiken för olika trafikantkategorier åren 2006–2020. Det finns en positiv minskning för alla kategorier, även om den är störst för åkande i personbil och fotgängare. Av olyckor som leder till allvarliga personskador sticker cyklister ut, där ingen större förbättring skett det senaste decenniet. Det beror bland annat på att antalet cyklister har ökat under perioden.

<sup>24</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/gruppen-for-nollvisionen-i-samverkan-gns>

Figur 21 Antal omkomna i vägtrafiken efter trafikantkategori 2006–2020.



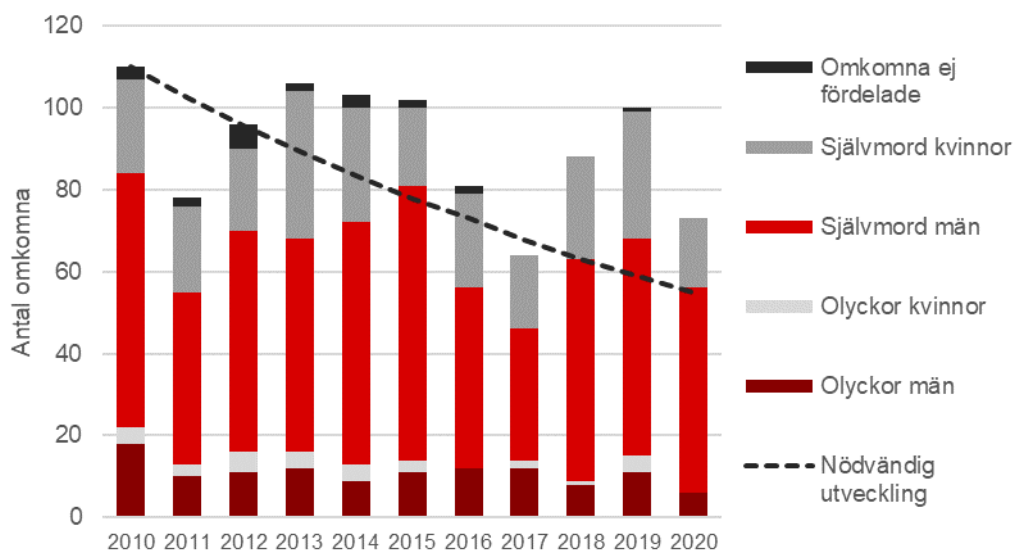
**Notering:** Från och med 2010 räknas inte självmord med i statistiken för omkomna i vägtrafikolyckor.

Figur 22 visar utvecklingen av antalet döda på de statliga järnvägarna mellan åren 2010–2020. I järnvägstrafiken svarar personpåkörningar för mer än 90 procent av de dödade och allvarligt skadade, och de flesta dödsfall är självmord. Det är därmed denna typ av olyckor som har den största potentialen för minskning av antalet dödade och allvarligt skadade i järnvägssystemet.

De flesta dödsfall sker ute i spåret medan cirka 15–30 procent sker i plankorsningar, varav flertalet sker i bomförsedda plankorsningar. Det förebyggande arbetet för järnväg omfattar främst åtgärder i plankorsningar, obehörigt spårbedrädande och säkerhet vid arbete i spårområdet. Trafikverket antog ett mål om att antalet omkomna inom järnvägssystemet skulle minska med hälften till och med 2020 jämfört med 2010. Det målet nåddes inte även om det skedde en minskning med en tredjedel. Därefter har regeringen antagit ett halveringsmål för antalet omkomna i bantrafiken fram till år 2030. Järnvägssystemet står för 98 procent av antalet omkomna inom bantrafiken.

För att minska personpåkörningar arbetar Trafikverket enligt en åtgärdsstrategi som uppdateras årligen. Den innebär att man identifierar de mest suicidtäta och olycksdrabbade platserna på järnvägsnätet och utifrån detta vidtas erforderliga åtgärder successivt. Med anledning av flera dödsfall i plankorsningar fick Trafikverket 2019 i uppdrag av regeringen att vidta åtgärder för att förbättra säkerheten i plankorsningar. Trafikverket pekade ut 180 plankorsningar med förhöjd olycksrisk. Målet är att åtgärda så många av dem som möjligt fram till och med år 2025. Utöver regeringsuppdraget vidtar Trafikverket även ytterligare åtgärder för att reducera risker vid plankorsningar. Trafikverket har de senaste åren totalt åtgärdat cirka hundra plankorsningar per år.

Figur 22 Antal omkomna statlig järnväg 2010–2020.



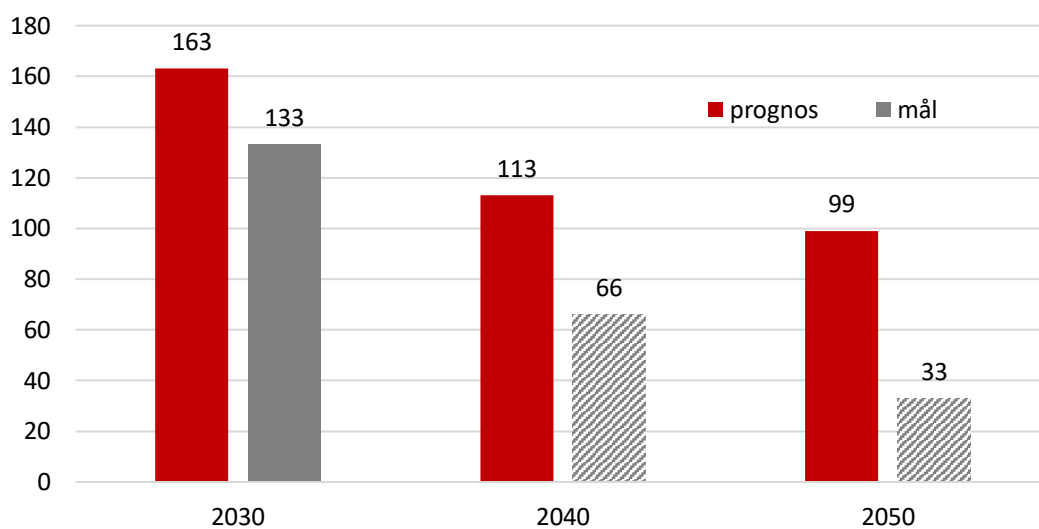
#### 2.4.2. Prognoser för trafiksäkerheten

En stor utmaning för vägtransportsystemet är att höja säkerhetsstandarderna på det regionala vägnätet, där flest dödsolyckor sker. Det regionala vägnätet är betydligt större än det nationella vägnätet, och det har inte uppgraderats i samma utsträckning som det nationella. En annan stor utmaning är att hastighetsefterlevnaden är låg. En tredje utmaning är antalet allvarligt skadade cyklister. Över hälften av alla personskador som leder till allvarliga skador i vägtrafiken drabbar cyklister och flertalet av personskadorna som drabbar cyklister uppstår i singelolyckor. För att nå etappmålet är det helt avgörande att åtgärder vidtas för att minska både singelolyckor och kollisioner med cyklister.

Planerade vägåtgärder och kommande fordonsutveckling fram till 2030 kommer inte räcka för att nå etappmålet för antalet omkomna och allvarligt skadade 2030. Figur 23 visar etappmålet för 2030 samt mål för 2040 och 2050 som representerar ambitionen att halvera antalet omkomna vart tionde år. Figuren visar också prognosticerat<sup>25</sup> antal omkomna. Som framgår av figuren behöver ytterligare åtgärder vidtas för att målen ska kunna nås. Även vid ambitiösa planer kring vägåtgärder så är hastighetsefterlevnad avgörande för att kunna nå målen.

<sup>25</sup> Prognoserna bygger på följande antaganden: lagkrav och frivillig utveckling enligt Euro NCAP:s färdplan; omkring 10 mil mitträcke byggs per år fram till 2029; krocksäkerheten förbättras 3 procent per årsmoell 2020 och 1 procent per årsmoell 2021.

Figur 23 Etappmål samt prognoser antal dödade i vägtrafiken år 2030, 2040, 2050.



I järnvägssystemet är den främsta utmaningen att förhindra att personer tar sitt liv i spår miljön. Det kräver ökat samarbete med andra myndigheter som kan påverka personer med psykisk ohälsa. Åtgärder behöver också vidtas för att intrångssäkra anläggningen och stoppa obehöriga i spår miljön, i första hand utmed linjen inom tätort, åtgärder på stationer samt rätt säkerhetsstandard i plankorsningar.

## 3 Behov i det nationella och internationella perspektivet

I detta kapitel beskrivs översiktligt<sup>26</sup> långväga godstransporter och personresor på en nationell och internationell systemnivå. Inledningsvis beskrivs det övergripande systemet för godstransporter respektive personresor, därefter de viktigaste stråken med störst flöden och deras funktion och brister.

Med undantag för basnäringarnas transporter så trafikerar person- och godstrafiken ofta samma banor. Detta blir särskilt tydligt när man närmar sig landets gränser, exempelvis vid anslutningar till större hamnar och flygplatser, vid Öresundsförbindelsen, i större städer, i norra Sverige (där exempelvis europavägarna är dominerande), men också i järnvägssystemet där tunga godståg och persontåg konkurrerar om kapacitet i spåren.

### 3.1. Godstransporter – viktiga internationella och nationella flöden och stråk

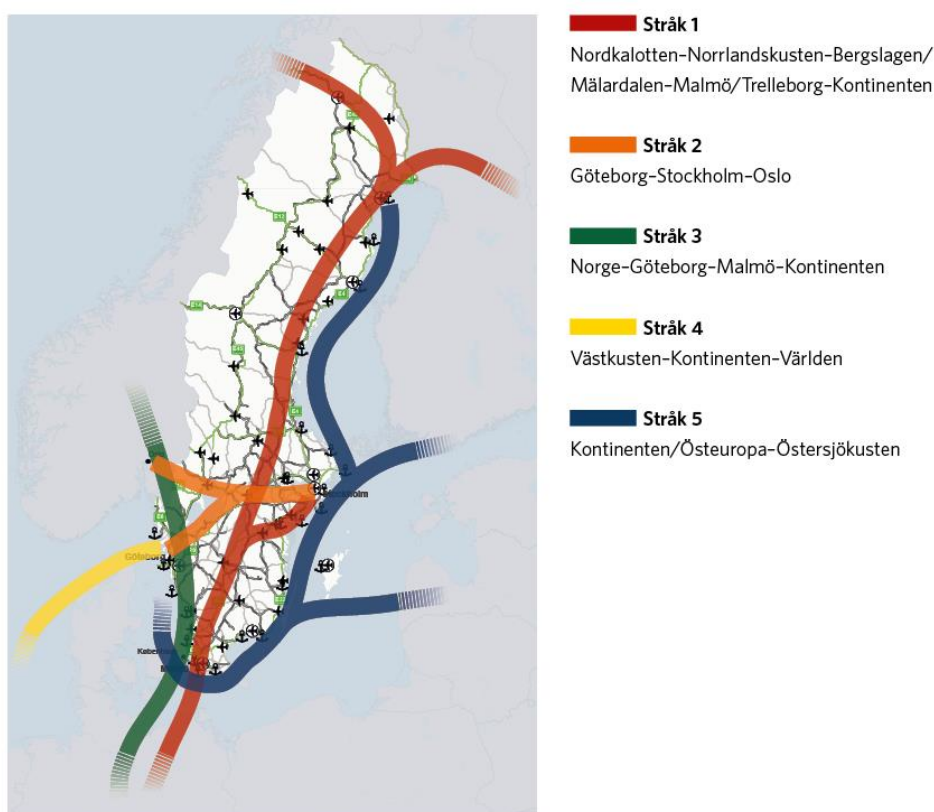
I ett internationellt och nationellt perspektiv är de stora trafikslagsövergripande godsstråken och noderna tämligen stabila över tid. Stråken överensstämmer i stora delar med det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). Liksom Sverige har Norge och Finland råvaruproduktion i norr och exportmarknader på kontinenten och i övriga världen.

Godstransporterna kan sägas vara koncentrerade till fem större funktionella stråk, vilka framgår av kartan nedan i figur 24. Till dessa fem kommer de godstransporter som sker med flyg.

---

<sup>26</sup> En mer ingående beskrivning av brister i transportsystemets funktion finns i underlagsrapport Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271.

Figur 24 Trafikslagsövergripande stråk med stor relevans för nationella och internationella godstransporter.



### 3.1.1. Stråk 1: Nordkalotten–Norrlandskusten–Bergslagen/Mälardalen–Malmö/Trelleborg–kontinenten

En stor del av basindustrin längs Norrlandskusten och Norrlands inland är beroende av stråket för att transportera råvaror eller förädlad gods. Stora godsmängder av det tunga och lågvärdiga godset, som malm och andra produkter från utvinning, är den största varugruppen som transporteras med järnväg i stråket. Viktiga hamnar för utskeppning är Narvik (malm) via Ofotenbanan i Norge, samt hamnarna längs Norrlandskusten, Luleå (hamn i TEN-T-stomnätet) och Umeå, Sundsvall samt Gävle (hamnar i övergripande TEN-T-nätet). Stråket är också viktigt som transitled för norska inrikestransporter mellan norra och södra Norge. Tung transporter i form av rundvirke, järnmalm, skogsprodukter och stål, men även livsmedel som lax, går på både väg och järnväg. Störningar i trafiken kan snabbt få stora ekonomiska konsekvenser för näringslivet.

Mer förädlade produkter såsom livsmedel och byggvaror ansluter längs stråket och ska vidare ned mot kontinenten, antingen via västkusten eller över Öresundsbron. Viktiga noder längre ned i stråket är Hallsberg, Jönköping, Trelleborg och Malmö. Malmö är i TEN-T definierad som en urban knutpunkt. Från Stockholm, som också är en urban knutpunkt i TEN-T, transporteras en betydande del av näringslivets godstransporter via södra Sverige och över Öresundsbron till flera av våra viktigaste exportmarknader. Stråket innehåller även del av det så kallade Scandinavian–Mediterranean Rail Freight Corridor (ScanMed RFC), som sträcker sig från Stockholm/Oslo–Köpenhamn–Hamburg–Innsbruck till Palermo.

Det finns höga krav på robusthet året om, exempelvis på bärighet, vinterväghållning och kraftförsörjning. Möjligheter till omledning finns inte eller är mycket begränsade i den norra delen av stråket och hastighetsnedsättningar påverkar punktligheten. Kraven på fler

tåglägen och möjlighet att köra längre och tyngre fordon ökar längs stråket. Stråk och noder samverkar, brister i kapacitet och robusthet i stråket begränsar möjligheten till överflyttning mellan trafikslagen. Exempel på brister i noderna är åldrad anläggning, brister i kraftförsörjning, kapacitetsbrister vid rangering, brister i hantering av längre fordonskombinationer samt väg- och spåranslutningar till och från noderna. Även skillnaderna i spårvidd mellan Sverige och Finland utgör ett problem som försämrar möjligheterna för överflyttning till järnväg.

### 3.1.2. Stråk 2: Göteborg–Stockholm–Oslo

I Göteborg finns två av Sveriges strategiskt mest betydelsefulla noder: Göteborgs hamn (vilken är en hamn i stomnätet i TEN-T) och Sävenäs godsbangård. Göteborg är i TEN-T definierad som en urban knutpunkt. I stråket dominerar varugrupperna jordbruksprodukter och livsmedel, skogsprodukter, petrokemiska produkter och material till byggsektorn. Nära 30 procent av svensk utrikeshandel passerar här.

Stockholm är i TEN-T definierad som en urban knutpunkt och landets i särklass största konsumtionsområde. Därmed är godstransporterna till Stockholm mycket omfattande med viktiga omlastningsnoder i Stockholm/Årsta och Rosersberg. Från Stockholm (Kapellskär, Stockholm och Nynäshamn) fortsätter transporterna med färjetrafiken till Åbo/Helsingfors.

Tillgängligheten på vägnätet är i stort sett god i stråket, men i målpunkterna Göteborg och Stockholm är kapaciteten begränsad och störningskänslig på både väg och järnväg. Järnvägen Stockholm–Oslo har låg standard och liten kapacitet på den västra delen, där det finns en potential för överflyttning av både person- och godstransporter från flyg och väg, men då behöver standarden förbättras och tillförlitligheten i stråket öka.

Hallsberg är en viktig godsnod i stråket och behöver anpassas för trafik med långa tåg. Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar och har under de senaste 10-15 åren drabbats av stora kapacitets- och punktlighetsbrister på grund av ökad trafik, samtidigt som det finns önskemål om att köra ännu fler tåg. Efterfrågan på både resande och godstransporter förväntas öka i stråket, vilket innebär ett ökat behov av trafik med alla kategorier av tåg.

Inlandssjöfart avser sjöfart som bedrivs med IVV-certifierade fartyg (inre vattenvägar) inom de IVV-klassade områdena. Det omfattar i Sverige områdena Vänern–Göteborg samt Mälaren–Stockholm/Södertälje. Områdena är geografiskt begränsade med ett begränsat antal transportköpare och en begränsad mängd gods. Det transportarbete som kan utföras med inlandssjöfart är därmed relativt liten. Analyserna i Samgods indikerar att inlandssjöfartens andel av landets totala transportarbete skulle öka från synnerligen låga godsmängder till 0,3 procent av Sveriges transportarbete om transportkostnaderna halveras, främst genom sänkning av sjöfartens och hamnarnas kostnader.

### 3.1.3. Stråk 3: Norge–Göteborg–Malmö–kontinenten

De nationella väg- och järnvägsstråken i väst knyter Norge och Sverige till kontinenten via hamnarna längs kusten och förbindelserna till Öresundsregionen. Här passerar gods, främst livsmedel, färdiga industriprodukter och oljeprodukter, till och från Norge i så kallad transittrafik. Här finns kapacitets- och punktlighetsbrister inom både väg- och järnvägssystemen samtidigt som trafikvolymerna förväntas öka. Järnvägen har låg standard genom Dalsland och även i Norge. Den planerade Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas öka flödena landvägen, det vill säga via väg- och järnvägsnätet, till Sverige och Norge.

#### 3.1.4. Stråk 4: Västkusten–kontinenten–världen

Göteborgs hamn är Skandinaviens största och enda transoceaniska hamn. Göteborgs hamn har ett omfattande linjeutbud till viktiga import- och exportmarknader världen över. Förutom en tät trafik till och från länder i Europa finns det flera direktlinjer till andra världsdelar. Brofjorden med Skandinaviens största oljeraffinaderi är Sveriges största oljehamn med i huvudsak flöden via sjöfart. Brister finns i farledskapacitet och säkerhet för Göteborgs hamn.

#### 3.1.5. Stråk 5: Kontinenten/Östeuropa–Norrlands-/Östersjökusten

Stråket innehåller främst sjötransporter med viktiga noder i form av import- och exporthamnar. Hamnens roll i transportkedjan är att möjliggöra omlastning mellan sjöfart och landtransport. Flöden består främst av råolja, petrokemiska produkter, stål- och metallvaror i södra Sverige, järnmalm från Luleå, containertrafik till hamnarna i Karlshamn, Karlskrona och Gävle samt skogs- och pappersvaror från Norrlandshamnarna. Kapaciteten i farlederna är generellt sett god, men kraven ökar för att möjliggöra anlop med större fartyg för att uppnå bättre transporteffektivitet och konkurrenskraft. Punktvis finns därför behov av förbättringar i säkerhet och farledskapacitet, vilket också förbättrar systemets förmåga att hantera störningar i landinfrastrukturen.

#### 3.1.6. Godset och flyget

Flygfrakten representerar idag omkring 35 procent av den globala handeln i värdetermer, men endast omkring 1 procent av handeln i termer av volym.<sup>27</sup> De flygplatser som hanterar störst mängd avgående och ankommande flygfrakt i utrikestrafiken är Stockholm/Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö.

### 3.2. Personresor – viktiga stråk för långväga persontrafik

Svenskarnas långväga inrikesresor i stråken sker till stor del med bil, samtidigt som resorna utomlands många gånger sker med flyg, med Arlanda som huvudsaklig nod. För svenskarna i södra Sverige dominerar Kastrups flygplats, som genom att vara Skandinaviens största flygplats har ett stort utbud av förbindelser. Sjöfarten har stor betydelse för resandet till och från våra grannländer och under senare år har det blivit vanligare att kryssningsfartyg anlöper svenska hamnar.

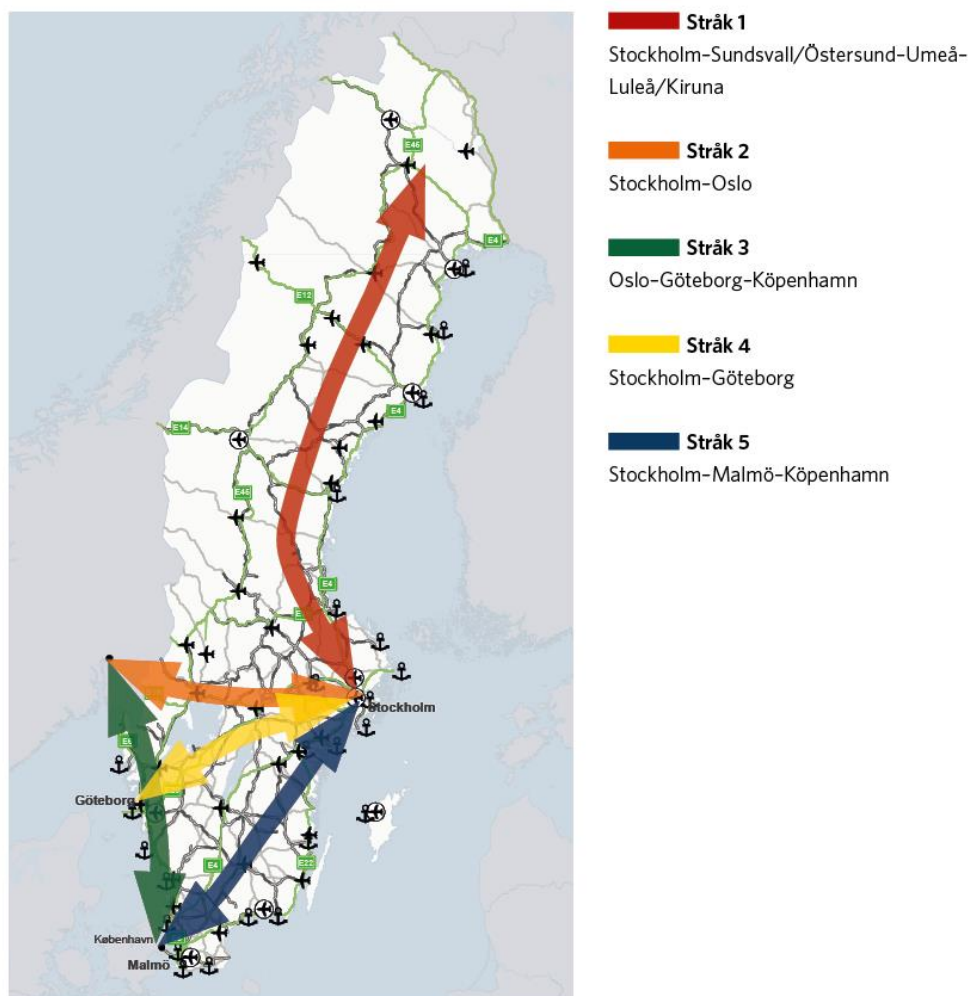
I figur 25 beskrivs de nationella stråken med störst flöden för långväga personresor och deras internationella kopplingar.

---

<sup>27</sup> Flyget och företagen, Shon Ferguson och Rikard Forslid, SNS förlag, 2016.



Figur 25 Viktiga nationella stråk för långväga persontrafik.



### 3.2.1. Stråk 1: Stockholm–Sundsvall/Östersund–Umeå–Luleå/Kiruna

I stråket finns en stor efterfrågan på bra förbindelser med framför allt flyg och tåg och på delsträckor även med buss. Kollektivtrafik med rimlig restid mellan större orter saknas i huvudsak, framför allt norr om Umeå, men även på delen Hudiksvall–Sundsvall–Härnösand. Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Betydande brister i utbud, kapacitet och restidernas tillförlitlighet finns på ovan nämnda delsträckor.

### 3.2.2. Stråk 2: Stockholm–Oslo

Mellan Stockholm och Oslo finns en stor efterfrågan på bättre förbindelser med framför allt tåg (men även med buss på delsträckor) för att bland annat skapa ett alternativ till resande med flyg. Omfattande affärsresande, veckopendling och daglig pendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Betydande brister i utbud, kapacitet och restidernas tillförlitlighet finns på flera av de viktigaste reserelationerna på stråket.

### 3.2.3. Stråk 3: Oslo–Göteborg–Köpenhamn

I stråket finns en stor efterfrågan på bra förbindelser med framför allt tåg (men även med buss, framför allt på delsträckor). Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Järnvägen har låg standard på den

norra delen av stråket, vilket medför att det går fortare att åka buss mellan Oslo och Göteborg än att åka tåg. Betydande brister finns vad gäller kapacitet och restidernas tillförlitlighet, särskilt Oslo–Göteborg samt i Öresundsregionen och förbindelserna över sundet.

#### 3.2.4. Stråk 4: Stockholm–Göteborg

Mellan Stockholm och Göteborg finns en mycket stor efterfrågan på snabba förbindelser med framför allt flyg och tåg (men även med buss, framför allt på delsträckor). Det har medfört att det nu är tre operatörer som konkurrerar om snabbtågstrafiken. Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor är exempel på resande i stråket. Betydande brister finns vad gäller kapacitet och tillförlitlighet för järnväg, som medför låg punktlighet för snabbtågstrafiken, särskilt nära Göteborg och Stockholm.

#### 3.2.5. Stråk 5: Stockholm–Malmö–Köpenhamn

I stråket finns en mycket stor efterfrågan på bra förbindelser med framför allt flyg och tåg. Omfattande affärsresande, veckopendling för arbete och studier samt fritidsresor. Betydande brister finns vad gäller kapacitet och tillförlitlighet för järnväg som medför mycket låg punktlighet för snabbtågstrafiken, särskilt i Öresundsregionen och förbindelserna över sundet.

## 4 Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

I detta kapitel beskrivs åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och val av trafikslag och färdmedel, det vill säga sådana åtgärder som tillhör fyrstegsprincipens inledande steg. Sådana åtgärder syftar till att det befintliga transportsystemet och infrastrukturen nyttjas effektivare, säkrare och med mindre påverkan på miljön. De är således viktiga delar i transportsystemet och en del av planförslaget.

### 4.1. Åtgärder inom samhällsplaneringen

Samhällsplanering sker i komplexa processer som rymmer såväl nationell, regional som lokal planering mellan vilka ömsesidiga beroenden finns. Samverkan och samarbete är en förutsättning för att nå mål som ökat bostadsbyggande och regional utveckling, men också för att klara utmaningar kopplade till klimatförändringar, segregation och omställning till fossilfrihet.

Utifrån en tidig samverkan och gemensamma mål kan olika aktörer tillsammans identifiera utmaningar, önskade funktioner och åtgärder i transportsystemet och samhället. Detta skapar i sin tur förutsättningar för att tillsammans uppnå en önskad funktionalitet i transportsystemet och samhället. Således kan flera aktörer ta ansvar för att trafikrelaterade utmaningar och problem blir lösta, vilket även är en förutsättning för ett fullt genomslag av fyrstegsprincipen.

Som framgår av avsnitt 1.6 är fyrstegsprincipen en integrerad del av arbetet med åtgärdsvalsstudier. Men principen bör inte begränsas till sådana studier utan behöver tillämpas i en kontinuerlig process, från den strategiska planeringen till genomförandet av åtgärder. Skälet är att transport- och samhällsplanering sker i olika nivåer och mot en samlad måluppfyllelse, vilket även medför ökade krav på samverkan och samordning.

Samhällsutvecklingen har medfört att den tidiga dialogen behöver förstärkas med en ännu tidigare samverkan och strategisk inriktning utifrån gemensamma samhällsmål. Det kommer i sin tur att innebära krav på nya samverkansformer och projektkoordinering för att möjliggöra dels förankring av önskad inriktning, dels finansiering och fördelning av åtaganden. Om berörda aktörer känner till varandras roller och underlag kan de ömsesidigt efterfråga och initiera samarbete vid rätt tillfällen.

Trafikverket arbetar med regeringsuppdraget om nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart, vilket löper till och med 2024. Därutöver arbetar Trafikverket med färdplanen *Överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart*. Det handlar sammantaget om ett omfattande arbete med åtgärder enligt steg 1 och steg 2 som kommer att pågå under planperioden. Trafikverket har, inom ramen för samordningsuppdraget, identifierat flera instrument som kan stärka sjöfarten genom samordning av infrastrukturplaneringen, och redovisat detta under hösten 2021.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Trafikverket (2021), Tilläggsuppdrag hamnar. Publikation 2021:172.

#### 4.1.1. Befintliga uppdrag

I följande punkter redovisas några tidsbegränsade uppdrag som Trafikverket redan har, och som syftar till att på ett kostnadseffektivt sätt påverka beteenden:

- genomföra informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken
- främja utvecklingen av effektivare godstransporter
- främja omställning till en fossilfri transportsektor.

Med informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder avses här sådana insatser som inte tydligt anknyter till Trafikverkets grundläggande uppdrag. Insatserna ska vara långsiktiga och bidra till transportpolitisk målpåfyllelse. De ska i första hand rikta sig till organisationer men kan i vissa fall även rikta sig till en bredare allmänhet. Trafikverket bedömer att det finns möjligheter att nå resultat under planperioden inom områdena klimat, trafiksäkerhet och gods, men även inom andra områden enligt avsnitt 4.1.2.

De ekonomiska ramarna för dessa uppdrag ingår i posten planering, stöd och myndighetsutövning under utveckling av transportinfrastrukturen. De två förstnämnda uppdragen föreslås pågå fortlöpande under hela planperioden 2022–2033, medan det sistnämnda föreslås pågå 2022–2025.

#### 4.1.2. Nya uppdrag

Trafikverket bedömer att följande nya uppdrag skulle kunna vara motiverade för att på ett kostnadseffektivt sätt främja beteenden i en riktning som bidrar till målpåfyllelse:

- informationsinsatser och utvecklad samverkan för ökad trafiksäkerhet inom järnväg
- information för miljö-, hälso- och trafiksäkerhetsmarta val av vinterdäck
- upphandlingsstöd för att främja hastighetssäkrade transporter
- informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder för minskad nedskräpning på rastplatser och vägrenar.

När det gäller förslaget om insatser för ökad trafiksäkerhet inom järnväg innebär förslaget en avgränsning till obehöriga i spår, med ambitionen att minska antal olyckor samt störningar och förseningar i järnvägstrafiken. Insatsen skulle ingå som del i ett långsiktigt branschgemensamt arbete för att öka medvetandet om riskerna med att korsa och uppehålla sig i spårmiljöer på otillåtna platser.

Beträffande val av vinterdäck är avsikten att insatser riktas till berörda målgrupper och omfattar konsumentinformation vid inköp av vinterdäck.

Den åtgärd som avser upphandlingsstöd för hastighetssäkrade transporter handlar om hur kommuner kan utforma funktionskrav för geofencing i enlighet med lagen (2016:1145) om offentlig upphandling. Med geofencing avses en digital, geografisk zon där uppkopplade fordon kan styras på olika sätt.

Det sistnämnda förslaget avser åtgärder för att minska nedskräpningen med större kampanjer riktade till utvalda målgrupper, samt aktiv samordning mellan relevanta intressenter.

För att prioritera en eller flera av dessa åtgärder bör regeringen återkomma med ett tidsbegränsat uppdrag. Trafikverket har i detta planförslag inte inrymt något av dessa nya förslag i den ekonomiska ramen.

## 4.2. Åtgärder inom infrastrukturplaneringen

Trafikverket har rådighet över flera typer av åtgärder i steg 1 och steg 2 i fyrstegsprincipen, som syftar till att påverka användningen av infrastrukturen eller som – rätt utformade – rymmer en sådan potential. I det här avsnittet beskrivs kostnadseffektiva åtgärder som bidrar till måluppfyllelse, framför allt kopplade till ledning och styrning av trafiken på våra vägar och järnvägar.

### 4.2.1. Trafikreglering väg

Genom att använda olika slags regleringar kan vägsystemet optimeras och effektiviseras. Reglering och styrning av trafik kan ske på flera sätt, exempelvis hastighetsreglering, väjningspliktmärken, förbudsmärken och varningsmärken.

Ett annat sätt att styra trafiken är genom information eller ledning. Trafikledning på väg syftar till att minska negativa effekter av störningar, förebygga uppkomsten av störningar och motverka överskridandet av miljökvalitetsnormer. Detta görs genom att styra trafiken och genom att tillhandahålla information om vägar och aktuella trafikförhållanden.

Under planperioden blir trafikledningen på väg mer avancerad, exempelvis med vägutrustningssystem som medger körfältsstyrning, kövarning och varierande hastigheter. Behovet av en modernare trafikledning är extra stort i områden med hög belastning på vägnätet, där punktligheten dagligen påverkas. Vägavsnitt som är hårt trafikerade kommer att tilldelas en högre servicenivå än mindre trafikerade vägar.

### 4.2.2. Effektivare tåglägestjänster och trafikledning järnväg

Störningarna i tågtrafiken är en utmaning som kan mildras genom åtgärder i steg 1 och 2. Tåglägestjänsten digitaliseras vilket skapar möjlighet att optimera den totala kapaciteten i järnvägssystemet. Det innebär i praktiken att Trafikverket successivt kommer att erbjuda digitala lösningar för tjänster såsom tågläges- och trafikinformationstjänster med mera. Genom digitala hjälpmedel kan fel i anläggningen förutses och hanteras innan störning uppstår. Alla berörda parter kan fördes med en gemensam problembild vilket bidrar till att minska tiden mellan att störningar uppkommer och att de åtgärdas.

En del i den tåglägestjänst som Trafikverket levererar är trafikledning. Genom en digitaliserad nationell trafikledning och marknadsanpassad planering av kapacitet kommer Trafikverket kunna leverera en tåglägestjänst som bättre svarar mot järnvägsföretagens behov.

I tilldelningsprocessen för kapacitet på järnväg gäller numera att Trafikverkets banarbeten betraktas som tillfälliga kapacitetsbegränsningar, i enligt med EU-rätten på området. Därmed kan banarbeten inte hamna i konflikt med sökta tåglägen, vilket innebär att antalet överbelastningar kan minska och banarbeten planeras mer effektivt samt att entreprenörer får bättre framförhållning.

### 4.2.3. Infrastrukturavgifter och avgiftsincitament

Banavgifter ska bidra till att finansiera vidmakthållandet av järnvägen. Förutom de grundläggande krav på utformning av banavgifter som redovisas i kapitel 6, kan banavgifterna utformas för att ge styrsignaler och påverka beteenden. Det kan exempelvis ske genom att använda rabatter i syfte att etablera ny trafik eller att öka utnyttjandegraden på avsevärt underutnyttjade delar av anläggningen. Ett annat exempel är att använda extra avgifter för att hantera intressekonflikter i kapacitetstilldelningen.

Ett mer utpräglat avgiftsincitament är de kvalitetsavgifter som Trafikverket tillämpar sedan 2012 i syfte att förebygga driftstörningar i järnvägssystemet. Kvalitetsavgifterna ska vara

utformade så att både infrastrukturförvaltaren och den som använder infrastrukturen vidtar skäligen åtgärder för att förebygga driftstörningar.

#### 4.2.4. Övriga beteendepåverkande åtgärder

Trafikverket kan bidra med marknadsföring och information genom att tillhandahålla fakta om åtgärder och projekt. Trafikverket kan också i byggskedet av ett projekt finansiera och genomföra informationsinsatser för att minska trafikbelastningen och därmed underlätta genomförandet av åtgärderna, samtidigt som situationen förbättras för alla typer av trafikanter. Det kan handla om åtgärder som förbättrar utformning och utbud för hållbara transportsätt eller beteendepåverkande åtgärder såsom styrning och information; allt för att minska störningar som kan komma av byggnation och underhåll av vägar och järnvägar.

I stadsmiljöavtalen, vars syfte och funktion redovisas utförligare i avsnitt 7.2, ingår också motprestationer i form av kompletterande åtgärder som exempelvis kampanjer eller andra beteendepåverkande insatser som ofta kombineras med fysiska åtgärder. Det innebär att stadsmiljöavtalen indirekt bidrar till denna typ av åtgärder.

## 5 Forskning och innovation

Ny kunskap och innovativa lösningar krävs för att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Trafikverket föreslår därför fyra övergripande tematiska prioriterade forsknings- och innovationsområden som bygger på större utmaningar som myndigheten kan överblicka kommande år, samt fyra prioriterade arbetsätt för att öka innovationstakten. Slutligen redovisas Trafikverkets förslag till finansiering av forskning och innovation och samverkan med andra aktörer. Närmare information finns i underlagsrapporten om forskning och innovation.<sup>29</sup>

Trafikverket eftersträvar innovation i all verksamhet men kommer, utöver de prioriteringar som nämns i detta kapitel, att genomföra fyra innovationsprojekt samt driva utvecklingsarbetet med elektrifiering. Dessa delar beskrivs närmare i avsnitt 7.5.

### 5.1. Prioriterade forsknings- och innovationsområden

De transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, och de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 ställer krav på ett brett perspektiv där transportsystemet ska bidra till många mål inom klimat- och miljöområdena, ökad hälsa och tillgänglighet för alla. Genom mer tvärvetenskaplig forskning ökar incitamenten och motiven till mer hållbara lösningar. Forskning kring klimatpåverkan, tillgänglighet och trafiksäkerhet förenas och hanteras ihop med exempelvis biologisk mångfald, buller och aktiv mobilitet.

En analys av de senaste årens utveckling och pågående trender i kombination med de transportpolitiska målen samt en utblick mot framtiden leder fram till fyra förslag på prioriterade forsknings- och innovationsområden under planperioden:

- ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur
- ökad produktivitet i infrastruktursektorn
- ett effektivt och inkluderade transportsystem i hela landet
- digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle.

Genom att prioritera dessa bidrar den nationella planen till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.

#### 5.1.1. Ett framtida transportsystem utan påverkan på klimat, miljö och natur

Området grundar sig bland annat i klimatmålen och berör forskning och innovation om en omställning till fossilfrihet, minskad miljöpåverkan, klimatanpassning och biologisk mångfald. Vägtrafiken, luftfarten och sjöfarten står inför en stor utmaning i att ställa om till fossilfrihet. Dessutom orsakar byggande, drift och underhåll av infrastruktur utsläpp genom användning av exempelvis tillverkning av cement och stål. Fossilfrihet kan nås genom en kombination av transporteffektivt samhälle, effektivare fordon och framförande samt byte till förnybara drivmedel. Omfattande elektrifiering är särskilt nödvändig och det behövs forskning och innovation som stödjer snabbare utrullning av elektrifieringslösningar i transportsystemet, i synnerhet inom sjöfart och luftfart. Kunskapen behöver även öka om hur skatter, lagar och andra inhemska och globala drivkrafter kan utformas för att minska utsläppen från transportsystemet. Framtida transportinfrastruktur ska vara fossilfri och

---

<sup>29</sup> Trafikverket (2021). Forskning och innovation- underlagsrapport till Förslag på nationell transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikationsnummer 2021:230.

dess miljöpåverkan under hela livscykeln ska vara mycket liten. Jämfört med gällande plan har området breddats för att öka fokus på miljö, klimatanpassning och biologisk mångfald.

#### 5.1.2. Ökad produktivitet i infrastrukturen

Området berör forskning och innovation om kostnadseffektivitet i transportinfrastrukturen under hela livscykeln. Det handlar både om att stimulera marknadens aktörer att utveckla sin konkurrenskraft och att öka förmågan till innovation genom ny kunskap. Arbetet med att digitalisera såväl infrastrukturen som utförandet av byggandet och underhållet har potential att förbättra hela processen, från planering till projektering, byggande, underhåll och trafikering. Forskning och innovation behövs kring både tekniska utmaningar och tillskapandet av nya affärsupplägg, inte minst i ljuset av digitaliseringens potential för ökad produktivitet, effektivitet och skalbarhet (tillämpning i större skala). Området motiveras i synnerhet av kostnadsökningarna inom såväl nybyggnad som underhåll av infrastruktur under de senaste åren, och är nytt jämfört med gällande plan.

#### 5.1.3. Ett effektivt och inkluderande transportsystem i hela landet

Området grundar sig i målen om samhällsekonomisk effektivitet, jämställdhet/jämlikhet, trafiksäkerhet, transporteffektivitet samt samhällsplanering och bostadsbyggande. Forskning och innovation på detta område berör exempelvis kollektivtrafik och godstransporter på landsbygder och i tätorter, på kortare och längre avstånd. Det handlar om förändringar i samspelet mellan fordon, farkoster, infrastruktur och transporttjänster. Området motiveras särskilt av att driftkostnader för kollektivtrafiken har ökat märkbart under de senaste decennierna, att järnväg och sjöfart har en outnyttjad potential i godstransportsystemet, att mötes-, rese- och inköpsbeteenden förändras och att ökad användning av obemannade luftfarkoster skapar både utmaningar och möjligheter. Forskning och innovation om aktiv mobilitet behöver stärkas. Det behövs ökad kunskap om hur jämställdhet, jämlikhet och barnperspektivet kan stärkas vid planering och utveckling av transportsystemet. Området är en sammanslagning av två områden i gällande plan.

#### 5.1.4. Digitalisering av transportsystemet för ett hållbart samhälle

Området handlar om digitalisering och dess påverkan på transportsystemets utformning och användning. Uppkoppling av fordon, farkoster och infrastruktur skapar förutsättningar för ökad trafiksäkerhet, bättre beslutsstöd som exempelvis anläggningsinformation, effektivisering av planerings- och trafikledningsåtgärder, trafikinformation, samt nya och förbättrade tjänster inom transportområdet. Dessutom bidrar tekniken till effektivisering av byggande, drift och underhåll av infrastrukturen. Det krävs forskning om olika myndigheters och andra samhällsaktörers roller i ekosystemet i förhållande till privata aktörer, den organisatoriska utvecklingen och människans roll i framtidens digitaliserade transportsystem. Digitaliseringens potential och ökade krav på delning av information kan stå i kontrast till behovet av ett robust och resilient transport- och infrastruktursystem. Därför behövs forskning om cybersäkerhet och samhällsberedskap. Området har förtydligats jämfört med gällande plan.

## 5.2. Prioriterade arbetssätt för forskning och innovation

Transportmyndigheternas forsknings- och innovationsarbete innefattar ett antal arbetssätt som bidrar till kunskapsutveckling, ökad innovationstakt och implementering. Forsknings- och innovationsprojekt varierar i karaktär och leder till olika nyttor, exempelvis underlag till policydokument, standarder, rutin- och processbeskrivningar, vidareutveckling av modeller och verktyg som används i infrastrukturhållningen, eller en allmän kunskapshöjning. Det är avgörande att forsknings- och innovationsmedel kan kombineras med andra typer av anslag



eller EU-medel för att öka möjligheterna till att resultaten från FoI-projekt kan tas om hand i exempelvis verksamhetsutvecklingsprojekt eller i upphandlingar.

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa hur förslaget till plan bidrar till att de prioriteringar inom forskning och innovation som identifierats i propositionen (2020/21:151) Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige nås. Trafikverket ska också beskriva hur planförslagets insatser främjar utvecklingen och implementeringen av innovationer och implementeringen av forskningsresultat i transportsystemet, inklusive i infrastrukturhållningen. Trafikverket kommer att arbeta med utgångspunkt i följande fyra prioriterade arbetssätt för planperioden:

- riktade initiativ till kunskapsutveckling
- strategiska samarbeten nationellt och internationellt
- systemdemonstratorer
- större nytta genom upphandlingar.

*Riktade initiativ till kunskapsutveckling* ska säkerställa att kunskap inom de tematiskt prioriterade områdena fortsätter att förädlas. Transportmyndigheterna behöver i sin roll som problemägare samverka med akademien inom områden där det utöver Trafikverket finns få finansiärer som bidrar till att upprätthålla den långsiktiga kunskapsförsörjningen. Det kan till exempel vara inom de järnvägs- och vägtekniska områdena som är centrala för att Trafikverket ska kunna utföra sina uppgifter.

*Strategiska samarbeten nationellt och internationellt* bidrar till att forsknings- och innovationsmedel från olika källor kombineras eller kompletteras, samt att det finns gemensamma målbilder och färdplaner för prioriterade områden. Trafikverket behöver veta mer om hur vi och andra myndigheter tillsammans kan utveckla transportsystemet till en alltmer integrerad del i lösningarna på samhällets utmaningar. Det handlar om de europeiska ramprogrammen<sup>30</sup>, samverkan med Energimyndigheten, Vinnova och andra aktörer. Det finns omfattande forskningsresurser inom näringslivet men dessa är ojämnt fördelade mellan olika aktörer vilket kan påverka näringslivets samlade bidrag till de transportpolitiska målen. Nya affärsupplägg kan få in nya näringslivsparter och samtidigt skapa incitament för befintliga parter att nyttja forskning och innovation som konkurrensmedel. Strategiska samarbeten med andra myndigheter, nya och befintliga näringslivsparter samt akademien behöver således fördjupas och breddas.

*Systemdemonstratorer* bidrar till att säkerställa att nya tekniska lösningar är bärkraftiga ekonomiskt, att de accepteras av användarna och fungerar i verklig miljö, samt att regelverken kan anpassas och att marknader med hållbara affärsmodeller skapas för att möjliggöra införandet. Systemdemonstratorer kombinerar resultat från tidigare forskningsprojekt och har en hög grad av teknisk mognad. Trafikverket ser även ett behov av mindre tekniktester, men systemdemonstratorer behöver prioriteras särskilt för att möjliggöra en hållbar och digital omställning.

*Större nytta genom upphandlingar* stimulerar marknaden för innovativa lösningar. Den offentliga affärens potential gör att upphandlingsverktygen behöver användas i större utsträckning för att öka innovationstakten. Transportmyndigheterna ökar innovationstakten genom att upphandla utveckling av nya lösningar, agera första kund och våga köpa nya, ännu inte verifierade eller demonstrerade, lösningar.

---

<sup>30</sup> Nuvarande ramprogram Horisont Europa sträcker sig från 2021 till 2027.

### 5.3. Finansiering och samverkan med andra aktörer

Trafikverkets förslag till ekonomiska ramar för forskning och innovation redovisas i kapitel 6 och 7 och uppgår sammantaget till 8,5 miljarder kronor för planperioden, varav 4,9 miljarder kronor hänförs till utvecklingsanslaget och resten till anslaget för vidmakthållande. Trafikverket förordar att forsknings- och innovationsverksamheten på sikt samlas till en anslagspost (utvecklingsanslag) samt att finansieringsnivåerna är stabila mellan åren.

Trafikverket utgår i sitt förslag från de transportpolitiska målen och behovet av att utveckla varje trafikslag för sig och alla trafikslagen tillsammans. Trafikslagsövergripande forskning och innovation bidrar till regeringens prioriteringar när det gäller exempelvis samhällsplanering, transporteffektivitet och jämställdhet. Trafikverket verkar för en behovsdriven och flexibel fördelning av forsknings- och innovationsmedlen till samtliga trafikslag. Det främjar även en jämnare fördelning mellan dem.

Analysen av förutsättningarna för forskning och innovation i transportsektorn visar att näringslivet har skilda ekonomiska möjligheter att satsa på forskning och utveckling. Fordonsindustrin står för över 80 procent av näringslivets forsknings- och utvecklingsmedel i transportrelaterade branscher. Anläggningsindustrin satsar avsevärt mindre medel på forskning och utveckling. För att öka innovationstakten och överbrygga glappet mellan statliga och privata utvecklingsmedel, föreslår Trafikverket att myndigheter på transportområdet ges i uppdrag att utreda hur forsknings- och innovationsmedel kan kombineras med andra typer av anslag med syftet att öka innovationstakten. Det kan exempelvis handla om verksamhetsutvecklingsprojekt, upphandlingar eller nya samverkansmodeller mellan myndigheterna.

## 6 Vidmakthållande av transportinfrastrukturen

Att vidmakthålla transportinfrastrukturen handlar om att upprätthålla en robust väg- och järnvägsanläggning som bidrar till en positiv och hållbar samhällsutveckling. I direktivet framgår det att Trafikverket ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras och hur de ekonomiska ramarna för vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen bör fördelas på åtgärder för att bidra till de transportpolitiska målen.

Inom drift och underhåll finns flera typer av verksamheter som till sin karaktär skiljer sig åt, vilket också inverkar på planeringen. En del av driften och underhållet bedrivs för att säkerställa att transportinfrastrukturen förvaltas på ett sådant sätt att funktionaliteten säkras, både här och nu och på längre sikt. Det benämns ”förebyggande underhåll inklusive reinvesteringar”. Underhåll och reinvesteringar utförs förebyggande när tillståndsbedömningen kräver det eller enligt förutbestämda tidsintervall. Planeringen av det förebyggande underhållet baseras i princip på fastställda effektsamband, som har som syfte att maximera transportsystemets leveranskvaliteter och samhällsnytta till rätt kostnad. I de fall där effektsamband saknas, planeras åtgärderna baserat på analyser av och erfarenheter från anläggningarnas funktion, tillstånd och besiktningsanmärkningar.

En viss del av verksamheten bedrivs för att säkerställa de dagliga transporterna, genom skötsel och hantering av anläggningarna. I detta ingår exempelvis avhjälpande underhåll, trafikledning, trafikinformation och övrig drift. Ofta är de specifika aktiviteterna styrda av olika typer av händelser och incidenter, exempelvis störningar eller fel som upptäckts vid besiktnings, och därför går det inte att planera den här delen av verksamheten i detalj.

Trafikverket kommer att beakta de samiska behoven vid planeringen och genomförandet av drift och underhåll av infrastruktur i renskötselområdena. Befintliga stängsel behöver underhållas för att de ska behålla sin effekt, och befintliga passager för ren underhållas för att inte bli obrukbara och därmed försvåra förflyttningen av renar mellan betesområdena. Genom detta kan påkörningar av renar undvikas och renskötarnas arbetsförhållanden i anslutning till vägen eller järnvägen förbättras, samtidigt som olycksrisken för trafikanterna minskar.

Inom ramarna för drift och underhåll av väg disponeras medel för det statliga vägnätet inklusive tillhörande gång- och cykelvägar, färjeleder, bärighetshöjande åtgärder, tjälsäkring och reinvesteringar i vägar. Det innefattar även medel till forskning och utveckling och till statlig medfinansiering av enskilda vägar. Medel för drift och underhåll av det statliga vägnätet (inklusive bidrag till enskilda vägar) uppgår till 197 miljarder kronor under planperioden.

Inom drift och underhåll (inklusive reinvesteringar) av järnväg disponeras medel för det statliga järnvägsnätet. Medel för drift och underhåll av statliga järnvägar uppgår för planperioden till 165 miljarder kronor exklusive banavgifter. Banavgifterna ska finansiera drift och underhåll av järnvägen, och totalt beräknas uttaget av banavgifter generera 26,9 miljarder kronor under planperioden.

Trafikverkets förslag till fördelning utgår de första tre åren (2022–2024) från de nivåer som framgår av budgetpropositionen.<sup>31</sup> Därefter antas en jämn fördelning över resterande del av

---

<sup>31</sup> Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen. (Riksdagen beslutade den 24 november 2021 om statens budget för 2022 i enlighet med finansutskottets betänkande 2021/22:FiU1. Trafikverket har inte analyserat eventuella konsekvenser av det).

planperioden. Förslag till vidmakthållandeåtgärder för väg redovisas först (avsnitt 6.1), och därefter de för järnväg (avsnitt 6.2). Mer information finns i underlagsrapporten om vidmakthållande.<sup>32</sup>

Avsnitt 6.1 inleds med en kort beskrivning av det statliga vägnätet, inklusive större väganläggningar som beräknas tillkomma under planperioden. Därefter redovisas vilka principer för prioritering av åtgärder som Trafikverket tillämpat för sitt förslag (6.1.1). Förslag till åtgärder och bedömd tillståndsutveckling till följd av dem framgår av avsnitt 6.1.2. Tillståndsutvecklingen redovisas för de olika vägtyper som det statliga vägnätet är indelat i. Den särskilda bärighetssatsningen under planperioden, för att stärka svenskt näringsliv, beskrivs i avsnitt 6.1.3. I avsnitt 6.1.4 redovisas större namngivna reinvesteringar. Effekter på Trafikverkets så kallade leveranskvaliteter beskrivs i avsnitt 6.1.5, samhällsekonomiska effekter i avsnitt 6.1.6 och i avsnitt 6.1.7 övriga effekter. Avsnitt 6.1 avslutas med en ekonomisk sammanställning.

Avsnitt 6.2 är i stort upplagt på samma sätt. Efter en beskrivning av det statliga järnvägsnätet (6.2.1) och prioriteringsgrunder (6.2.2) redovisas förslag till åtgärder och bedömd tillståndsutveckling på fyra särskilt prioriterade transportflöden (6.2.3). Namngivna reinvesteringar beskrivs i avsnitt 6.2.4. Slutligen redovisas effekter på Trafikverkets leveranskvaliteter, samhällsekonomiska effekter samt övriga effekter i avsnitt 6.2.5–6.2.7. Avsnitt 6.2 avslutas med en ekonomisk sammanställning.

## 6.1. Vidmakthållande av vägar

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av det statliga vägnätet som består av cirka 80 100 kilometer belagd väg, cirka 18 400 kilometer grusväg, cirka 3 900 kilometer gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg), 38 färjeleder och vintertid 7 isvägar. Det finns även cirka 16 700 vägbroar, varav 67 är öppningsbara, och 11 komplexa vägtunnlar längs det statliga vägnätet. Vägtransportssystemet innefattar även sidoområden, sidoanläggningar, avvattningssystem, installationer och vägutrustning, it- och telekominfrastruktur samt system för trafik- och driftledning som kräver drift och underhåll.

Utöver att ansvara för drift och underhåll av statliga vägar har Trafikverket ett uppdrag att betala ut bidrag till enskilda väghållare. Antalet väghållare som får statsbidrag uppgår till cirka 23 000, och den totala väglängden för enskilda vägar med statligt bidrag är för närvarande cirka 75 000 kilometer. Det vanligast förekommande slitlagret på de enskilda vägarna är grus. På det enskilda vägnätet med statligt bidrag finns även 11 färjeleder och uppemot 4 000 broar.

Större tillkommande väganläggningar som öppnas för trafik under planperioden och bidrar till ökade drift- och underhållskostnader är E20 förbi Mariestad, elvägspilot Örebro–Hallsberg, väganläggningar inom Västsvenska paketet, E4 förbifart Stockholm och Västra länken i Umeå.

Merparten av de nya större anläggningarna finns i storstadsområden med komplexa tekniska delar och majoriteten har avancerade styrsystem och infrastystem. De nya större anläggningarna kommer att bidra till ökade kostnader för och behov av drift, förvaltning och övervakning. Underhållskostnaderna bedöms öka med ungefär 5 miljarder kronor för nya anläggningar som tas i bruk under planperioden.

---

<sup>32</sup> Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226.

### 6.1.1. Prioriteringsprinciper

Prioriteringarna som planförslaget för drift och underhåll av det statliga vägnätet grundar sig på är huvudsakligen samhällsekonomiska principer, de transportpolitiska målen och direktivet för åtgärdsplaneringen. I direktivet betonas bland annat vikten av att beakta långsiktig hållbarhet i prioriteringen av underhållsåtgärder, och då inte bara utifrån ett ekonomiskt perspektiv utan även utifrån ett socialt perspektiv och ett klimat- och miljöperspektiv.

När det gäller drift och underhåll av det statliga vägnätet bygger planförslaget på en sammanvägd bedömning av hur de olika målen kan prioriteras utifrån andra givna förutsättningar, exempelvis anläggningens tillstånd, effekter för trafikanter, synergier med andra projekt och medelstillelse. Planförslaget och dess effekter redovisas för olika vägtyper i vägsystemet. Vägtyperna är en strategisk indelning av vägnätet som främst baseras på vilken funktion vägarna har i transportsystemet. En mer detaljerad beskrivning av vägtyperna finns i underlagsrapporten om vidmakthållande.<sup>33</sup>

Nedan beskrivs hur Trafikverket planerar att vidmakthålla väganläggningen utifrån mål och prioriteringsprinciper:

- Trafikverkets prioritering utgår ifrån samhällsekonomiska principer och de transportpolitiska målen. Det innebär bland annat att de mer högtrafikerade delarna av vägnätet prioriteras framför de mer lågtrafikerade.
- Trafikverket kommer att fortsätta vårda befintlig anläggning och säkerställa en god framkomlighet, tillgänglighet och ett trafiksäkert vägsystem med hänsyn till miljö och hälsa i hela landet.
- Trafikverket kommer att ha ett ökat fokus på näringslivets behov under planperioden. Det reflekteras bland annat genom att bärighetssatsningen är en prioriterad del av planförslaget med en utveckling av BK4- vägnätet och tjälsäkringsåtgärder för att upprätthålla en god tillgänglighet.
- Trafikverket kommer att säkerställa att de mest lågtrafikerade delarna av vägnätet inte blir så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Hastigheten kan dock behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året trots att det kommer att innebära en försämrad tillgänglighet. Med detta beaktar Trafikverket behovet av att underhålla vägar i det så kallade perifera vägnätet, såsom anges i direktivet.

Trafikverket kommer att fortsätta arbeta med att vara mer kostnadseffektiva och genomföra satsningar bland annat inom digitalisering, för att utveckla och kunna erbjuda ett mer kvalitativt vägtransportsystem i framtiden. Det innebär att forskning och utveckling även fortsättningsvis kommer att prioriteras för att möjliggöra ett effektivare underhåll framöver.

---

<sup>33</sup> Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226

### 6.1.2. Åtgärder och bedömd tillståndsutveckling

Trafikverket har delat in vägnätet i sex vägtyper för att på en strategisk nivå kunna beskriva den funktionalitet och de leveransskvaliteter som ska uppnås under planperioden. Indelningen grundar sig på den roll vägtyperna har i transportsystemet, där indelningen i sig inte är någon prioritering av vägnätet. Vägtyperna används för att beskriva konsekvenserna av de föreslagna åtgärderna, samt hur prioriteringar vid medelsbrist kommer att påverka olika delar av transportsystemet.

Vägtyperna innefattar hela det statliga vägnätet, och en viss vägsträcka kan endast tillhöra en vägtyp. I tabell 3 redovisas väglängden för respektive vägtyp, samt hur de statliga vägarna fördelar sig procentuellt över vägtyperna. Kartan i figur 26 visar fördelningen över landet av vägtyp 1–3. Det framgår av kartan att vägtyp 1 endast förekommer i Stockholm, Göteborg och Malmö och att vägtyp 2 och vägtyp 3 förekommer i hela landet.

Figur 26 Fördelning av vägtyp 1–3 i Sverige.



- Vägtyp 1 - Vägar i storstadsområde
- Vägtyp 2 - Vägar som bildar större sammanhängande stråk
- Vägtyp 3 - Vägar för dagliga resor och arbetspendling

Tabell 3 Redovisning av väglängder i kilometer och procentuell fördelning över vägnätet för vägtyperna.

Vägtyp	Benämning av vägtyp	Längd (km)	Procent
Vägtyp 1	Vägar i storstadsområden	480	0,5
Vägtyp 2	Vägar som bildar större sammanhängande stråk	8 000	8,1
Vägtyp 3	Vägar för dagliga resor och arbetspendling	20 000	20,3
Vägtyp 4	Övriga för näringslivet viktiga vägar	29 760	30,2
Vägtyp 5	Vägar som är viktiga för landsbygden	4 230	4,3
Vägtyp 6	Övriga vägar	36 030	36,6
<b>Totalt</b>		<b>98 500</b>	<b>100</b>

Trafikverket har beskrivit det nuvarande tillståndet i anläggningen i det inriktningsunderlag som redovisades till regeringen i november 2020. I inriktningsunderlaget framgår att tillståndet på det statliga vägnätet gradvis har försämrats under en längre tid som en följd av att medelstillsdelningen inte har varit i paritet med de ökade behoven. De ökade behoven

beror bland annat på mer komplexa anläggningar, ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner som en följd av att de uppnått sin tekniska livslängd, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter. Tillsammans bidrar det till ett ökat slitage och en negativ tillståndsutveckling på stora delar av vägnätet.

De tilldelade medlen är inte tillräckliga för att vända den negativa tillståndsutvecklingen på vägnätet. Det funktionella tillståndet på vägen (vägytan) som trafikanten möter kommer dock att kunna upprätthållas under början av planperioden för samtliga vägtyper, förutom på *övriga vägar* (vägtyp 6) där det kommer bli en fortsatt försämring som successivt ökar under planperioden.

De föreslagna åtgärderna kommer att bidra till att vägytans tillstånd kan upprätthållas även på längre sikt för vägtyp 1–3 (*vägar i storstadsområden, vägar som bildar större sammanhängande stråk och vägar för dagliga resor och arbetspendling*). Det sker främst via rekonstruktioner av vägunderbyggnaden på de allra sämsta delarna och ett utökat både förebyggande- och avhjälpande beläggningsunderhåll. Det funktionella tillståndet på *övriga för näringslivet viktiga vägar* förväntas även kunna upprätthållas med stöd av ett utökat avhjälpande underhåll och positiva synergieffekter från bärighetssatsningen.

En fortsatt satsning på avvattning i förebyggande syfte och ett utökat avhjälpande underhåll kommer att bidra till att vägytans tillstånd blir oförändrad för *vägar som är viktiga för landsbygden* i så stor utsträckning som möjligt. De lågtrafikerade vägarna inom *övriga vägar* (vägtyp 6) kommer dock generellt att få ett successivt försämrat tillstånd under planperioden. Det kommer därför totalt sett bli fler vägar som kommer få en avvikelse mot underhållsstandarden, men vägarna ska inte tillåtas bli så dåliga att framkomligheten för lätt trafik påverkas. Hastigheten kan dock behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året.

Under planperioden kommer vägarnas underbyggnad, där tillståndet inte direkt upplevs av trafikanten, långsamt att försämrans för *vägar i storstadsområden, vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling*. Nedbrytningen ökar som en följd av att nödvändiga rekonstruktioner av vägunderbyggnaden inte kan prioriteras och att åtgärderna i en del fall kommer att bli mer fokuserade på att upprätthålla det funktionella tillståndet. För *vägar som är viktiga för landsbygden och övriga vägar* kommer en snabbare tillståndsförsämring av underbyggnaden att ske under planperioden. Det kommer även ske en snabbare försämring av underbyggnaden på *övriga för näringslivet viktiga vägar* men bärighetssatsningen bidrar till att försämringen inte blir lika stor som på vägtyp 5 och 6. Utvecklingen kommer att påverka framtida generationer i form av ett växande reinvesteringsbehov.

Nedan följer en redovisning av vägtyperna och förslagets effekter per vägtyp, där bedömningen av effekterna för enskilda vägar med statligt driftbidrag är att de ska ha liknande funktionalitet som för de mest perifera delarna av det statliga vägnätet (vägtyp 6). De namngivna reinvesteringarna är främst kopplade till vägtyp 2.

### **Vägtyp 1 – Vägar i storstadsområden**

Åtgärder som planeras under planperioden bidrar i första hand till att upprätthålla dagens funktionalitet. Det sker exempelvis genom att beläggningsåtgärder prioriteras på storstadsvägarna för att upprätthålla en stabil tillståndsutveckling. Viktiga prioriteringar är åtgärder som bidrar till att minska buller och förbättra luftkvaliteten i storstadsområdena samt att underhålla cykelvägar för att bidra till ett ökat aktivt resande.

Flertalet av de komplexa vägtunnlarna i storstäderna är idag 10–15 år gamla, vilket innebär att tekniska installationer och system kräver omfattande reinvesteringar. Under planperioden kommer omställbara skyltar, styrsystem, nödtelefoni, motorvägssystem och brandlarmsystem att bytas ut i de flesta tunnlar. På Essingeleden pågår utbyte av det befintliga motorvägskontrollsystemet som övervakar och styr trafik och trafikinformation, eftersom systemet närmar sig sin tekniska livslängd.

Under planperioden kommer arbetssätt för effektivare underhåll i storstäderna att utvecklas. Det handlar exempelvis om arbetssätt för att planera in tider för underhållsarbeten när sträckor eller körfält ändå är avstängda, och införande av tidsstyrt underhåll på delar där det är svårt och mycket trafikstörande att utföra akut underhåll.

### **Vägartyp 2 – Vägar som bildar större sammanhängande stråk**

En stabil tillståndsutveckling på vägnätet och avvattningsåtgärder i förebyggande syfte prioriteras under planperioden för att upprätthålla dagens funktion. Det kommer att avsättas större resurser än dagens nivå i planen för att åtgärda akuta skador på främst vägtrummor under höga vägbankar på det högtrafikerade vägnätet, vilket bidrar positivt till robusthet och tillgänglighet. Åtgärder som förbättrar kapaciteten till en högre bärighetsklass sker via bärighetssatsningen (avsnitt 6.1.3) som omfattar förstärknings- och framkomlighetsåtgärder på vägnätet.

Flera motorvägar och andra mittseparerade vägar har passerat sin tekniska livslängd, och en större satsning på reinvestering av dessa vägsträckor kan av kostnadsskäl inte prioriteras i planförslaget. Det medför successivt ökade beläggningskostnader under planperioden. I planförslaget prioriteras fem namngivna sträckor där behoven är som allra störst (se Tabell 4 i avsnitt 6.1.4). För att hantera problemet på de övriga prioriterade vägsträckorna kommer punktinsatser på kortare sträckor att utföras där behoven är som störst.

Inom byggnadsverk prioriteras reinvesteringar och underhåll som syftar till att bromsa byggnadsverkens nedbrytningstakt. Flera av de stora broarna med underhållsbehov finns på detta vägnät. Under planperioden planeras flera stora åtgärder som är förhållandevis kostsamma.

Ett annat prioriterat område är att upprätthålla byggd trafiksäkerhetsstandard. Underhåll av vägräcken, vägmarkering och vägräffling är åtgärder som prioriteras för att upprätthålla trafiksäkerhetsstandarden.

### **Vägartyp 3 – Vägar för dagliga resor och arbetspendling**

Beläggning och avvattning prioriteras under planperioden för att upprätthålla dagens funktion. Det kommer även att ske mindre kapacitetsförbättringar via bärighetssatsningen. För denna vägartyp är det främst broar som är viktiga för näringslivets transporter som kommer att förstärkas, eftersom bedömningen är att de flesta vägarna klarar en ökad belastning från tyngre fordon.

Det kommer att saknas ekonomiskt utrymme för att återta brister i trum- och dikestillstånd inom denna vägartyp. De mest akuta skadorna på främst vägtrummor under hög vägbank och under mötesseparerade vägar kommer att tas om hand så kostnadseffektivt som möjligt. Åtgärdskostnaden för till exempel ett trumbyte blir avsevärt högre vid en akut åtgärd än om trumbytet kan ske planerat med annan metod, exempelvis med så kallad relining.

Inom byggnadsverk prioriteras reinvesteringar och underhåll som syftar till att bromsa byggnadsverkens nedbrytningstakt. Underhållet av vägbroar utgörs till exempel av utbyte av



brodelar och ommålning, det vill säga åtgärder som styrs av tillståndet på vägbron. Åtgärderna säkerställer att dagens funktion kan upprätthållas under planperioden.

Ett annat prioriterat område är att upprätthålla byggd trafiksäkerhetsstandard, vilket innebär att åtgärder som underhåll av väggräcken, vägmarkeringar och vägräffling prioriteras.

#### **Vägtyp 4 – Övriga för näringslivet viktiga vägar**

Denna vägtyp består av både belagda vägar och grusvägar. De planerade underhållsåtgärderna bidrar till att standarden på stora delar av denna vägtyp blir oförändrad. Vissa delar kommer att få en förbättrad standard via bärighetssatsningen. Bärighetståtgärder kommer att bidra till en kapacitetsförbättring, vilket sker via förstärkningsåtgärder av väg- och brokonstruktioner och andra åtgärder som främjar framkomligheten för tung trafik på vägnätet.

Förebyggande avvattningsåtgärder kommer att prioriteras för att på så vis bidra till att nedbrytningen av vägarna minskar. Det saknas ekonomiskt utrymme för att återta brister i trum- och dikestillstånd. Brister som kan ha stor påverkan på tillståndet i vägsystemet behöver prioriteras, exempelvis akuta skador på vägtrummor under höga vägbankar.

Underhållet av vägbroar utgörs till exempel av utbyte av brodelar och ommålning, det vill säga åtgärder som styrs av tillståndet på vägbron. Underhållsåtgärderna i planen bidrar till att upprätthålla dagens funktion. Bärighetssatsningen kommer att ge positiva synergier för tillståndet på vägbroarna, eftersom flertalet broar kommer att upprustas för att klara den nya belastningen.

#### **Vägtyp 5 – Vägar som är viktiga för landsbygden**

Lågtrafikerade vägar som är särskilt viktiga för framkomligheten och tillgängligheten på landsbygden ska prioriteras under planperioden. Tillståndet kommer inte att förbättras under planperioden men detta vägnät kommer att prioriteras bland de lågtrafikerade delarna av vägnätet. Det är främst en ökning av det avhjälpande underhållet som kommer att bidra till att framkomligheten och robustheten ligger på en acceptabel nivå. Förebyggande avvattningsåtgärder kommer att prioriteras för att på så vis bidra till att nedbrytningen av vägarna minskar.

#### **Vägtyp 6 – Övriga vägar**

Prioriteringen av åtgärder kommer att påverka tillståndet för de lågtrafikerade vägarna. Beroende på åtgärd kommer en del vägar att få ett förbättrat tillstånd medan en större del av vägarna får en försämring. Det innebär att risken för mindre störningar och temporära restriktioner kommer att öka på denna del av vägnätet. Där tillståndet försämras behöver det avhjälpande underhållet öka för att säkerställa framkomligheten när störningar uppkommer. Förebyggande avvattningsåtgärder kommer att prioriteras för att bidra till att nedbrytningen av vägarna minskar.

#### **Enskilda vägar**

Många enskilda vägar byggdes mellan 1950 och 1970 eller tidigare. Tillståndet och underhållsbehovet på dessa vägar liknar behoven på de allra mest lågtrafikerade statliga vägarna, där behoven för både vägar och broar är stora och kommer att öka i framtiden. I planförslaget föreslås bidraget till enskilda vägar med statsbidrag ligga i paritet med föregående plan, med syftet att det ska gå att upprätthålla en liknande standard som för de mer lågtrafikerade delarna av det statliga vägnätet.

### 6.1.3. Bärighetssatsning

Bärighetsåtgärder är funktionalitetshöjande åtgärder i vägsystemet som syftar till att vägen ska klara en tyngre belastning och inte riskera en onormalt hög nedbrytningstakt. Framför allt sker det i form av förstärkning av broar eller vägar, men det kan även inkludera åtgärder för att klimatanpassa väganläggningen vilket bland annat innebär att göra den mer robust mot högre vattenflöden och hantera ökade ras- och skredrisker.

Bärighetssatsningen syftar främst till att kunna utvidga BK4-vägnätet men även till att upprätthålla en god framkomlighet året runt för tung trafik och till att klimatanpassa vägnätet. Den totala satsningen på bärighetsåtgärder på vägar är 18,2 miljarder kronor och inriktningen under planperioden är följande.

- **Successiv upplåtelse av ett vägnät för den nya bärighetsklassen BK4**, med tyngdpunkt på *Strategiskt vägnät för tyngre transporter*. Satsningen ska bidra till att de strategiskt utpekade vägarna för tung trafik successivt kan upplåtas för BK4 i hela Sverige. Vidare ska satsningen bidra till att de viktigaste godsstråken för tung trafik, inklusive de viktigaste vägarna för den areella näringen, kan upplåtas för den nya bärighetsklassen.

I planförslaget föreslås därför en satsning på cirka 10,2 miljarder kronor för att anpassa vägnätet så att det klarar den högre belastningen. Målet är att:

- fullfölja nuvarande plan och upplåta uppemot 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet för BK4 till år 2029
- fortsatt satsa på BK4 med målet att kunna upplåta uppemot 80–90 procent av det strategiska vägnätet för tyngre transporter under planperioden.

Satsningen ska baseras på samhällsekonomiska principer och prioriteringen kommer att genomföras i dialog med näringslivet och andra berörda aktörer för att få ut så stora samhällsnyttor som möjligt.

- **Framkomlighet året runt för tung trafik** – en satsning som syftar till att vägarna i så stor utsträckning som möjligt ska vara framkomliga för tung trafik året runt, det vill säga att minska så kallade tillfälliga bärighetsrestriktioner.

I planförslaget föreslås en satsning på cirka 6,5 miljarder kronor. Satsningen förväntas bidra till att upprätthålla en hög tillgänglighet för tyngre trafik året runt. Satsningen motiveras med att klimatpåverkan även fortsättningsvis kommer att bidra till ökade problem med tjällossning och att effekten av ännu tyngre transporter medför en ökad risk för fler restriktioner om inte åtgärder vidtas.

- **Riskreducerande åtgärder i vägsystemet på hela det statliga vägnätet** handlar om förbättringsåtgärder i vägsystemet som genomförs för att öka robustheten i vägtransportssystemet.

I planförslaget föreslås en satsning på cirka 1,5 miljarder kronor för att minska risk- och sårbarheten i vägsystemet som en följd av klimatförändringar. Satsningen syftar till att anpassa infrastrukturen för klimatpåverkan och därmed bidra till högre tillförlitlighet och ökad robusthet i vägsystemet.

### 6.1.4. Namngivna reinvesteringar

Tabell 4 visar de namngivna reinvesteringarna under planperioden. Reinvesteringar i broar samt utbyte av motorvägskontrollsystem på Essingeleden är pågående åtgärder som slutförs i början av planperioden. Reinvestering i vägsträckor är nya åtgärder som kan påbörjas några år in i planperioden och genomförs på äldre motorvägar och andra mötesseparerade

vägar för att bidra till att kunna behålla en oförändrad funktionalitet på vägnätets högttrafikerade delar. Kostnaden för de fem namngivna vägsträckorna uppgår till cirka 2,7 miljarder kronor. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.<sup>34</sup>

Reinvesteringarna som prioriteras är på sträckor där det blir onormalt stora underhålls- och trafikantkostnader med att fortsätta att utföra enbart förebyggande underhåll, eller göra punktvisa reinvesteringar. Samtliga reinvesteringar behöver projekteras och för vissa kan även en särskild trafikutredning krävas. I vilken ordning reinvesteringarna utförs kan komma att bero på hur de kan samplaneras med andra pågående objekt.

Tabell 4 Namngivna (>300 miljoner kronor) reinvesteringar på väg.

Vägnr.	Reinvestering	Längd km	2022–2024	2025–2027	2028–2033
E4	ITS Essingeleden		X		
E4	Bro över Kalix älv vid Kalix		X		
E22	Bro över Helge å Kristianstad		X	X	
222	Skurubroarna		X		
841	Stäketbron		X		
263	Erikssundsbron		X		
E22	Yttre ringvägen Malmö, motorväg (betongväg)	13,5	X	X	
E4	Ölmstad–Huskvarna, motorväg (södergående körriktning)	14,7	X	X	
E4	Östergötland Linköping–Norrköping, motorväg (åtgärd i en körriktning)	26,7		X	X
E6	Getinge–Falkenberg, motorväg (betongväg med körfält i vardera körriktning)	23,3		X	X
E18	Länsgräns–TPL Jakobsberg, motorväg	13,4		X	X

#### 6.1.5. Effekter på leveransskvalitet

I tabell 5 nedan redovisas bidraget från vidmakthållande väg till leveransskvaliteter under planperioden. Effekterna på leveransskvaliteterna är satta utifrån vad som bedömts rimligt att uppnå inom givna ekonomiska ramar.

Under första delen av planperioden kommer nuvarande nivå på leveransskvaliteterna i princip att vara oförändrad. För de mer högttrafikerade vägarna kommer funktionaliteten även att kunna upprätthållas under andra delen av planperioden (gäller vägtyp 1–3). Under andra halvan av planperioden kommer det dock att bli försämringar på vägtyp 4–6. Det

<sup>34</sup> Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024. Publikation 2021:081.

innebär att *vägar som är viktiga för landsbygden* och framför allt *övriga vägar* kommer få ett sämre tillstånd och robusthet under andra halvan av planperioden, men till viss del även *övriga för näringslivet viktiga vägar*. Det försämrade tillståndet kommer även att i viss utsträckning påverka kapaciteten, punktligheten och användbarheten på vägtyp 5 och 6, det vill säga *vägar som är viktiga för landsbygden* och *övriga vägar*.

En fortsatt satsning på en ny högre bärighetsklass kommer att bidra till ökad kapacitet på *vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling* och *övriga för näringslivet viktiga vägar* under planperioden. Åtgärder för att minska buller, ökat aktivt resande och förbättrad luftkvalitet i framför allt storstäder bidrar positivt till leverans kvaliteten miljö och hälsa.

Trafiksäkerhet är en viktig faktor vid prioritering av underhållsåtgärder och Trafikverket kommer därför fortsatt att upprätthålla en hög nivå på trafiksäkerheten på hela det statliga vägnätet. Det innebär bland annat vinterväghållning och sidoområdesskötsel, liksom skötsel av vägutrustning såsom att säkerställa vilt- och renstängsels funktion för att undvika kollisioner med vilt och renar. Dessutom finns en stor potential att påverka trafiksäkerheten med anpassad vägmarkeringsstandard utifrån nya fordons möjligheter att positionera sig på vägen.

Insatser för att minska utsläppen av växthusgaser görs generellt över vägnätet, eftersom det bland annat kommer att ställas allt hårdare krav vid upphandling av entreprenörer för att minska utsläppen. Trafikverket arbetar även kontinuerligt med energieffektivisering vid val av åtgärd, exempelvis ska klimatkalkyler upprättas i samband med reinvesteringar för att rätt åtgärd ska kunna prioriteras ur ett klimatperspektiv. En satsning på att ersätta en del av Trafikverkets fossildrivna färjor med biodieseldrivna eller elektrifierade kommer att ge positiva klimateffekter.

Tabell 5 Utvecklingen av leverans kvaliteter under planperioden jämfört med 2021 års nivå.

Leverans- kvalitet	Vägtyp 1	Vägtyp 2	Vägtyp 3	Vägtyp 4	Vägtyp 5	Vägtyp 6
Robusthet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Något sämre	Något sämre	Sämre
Kapacitet	Oförändrad	Förbättrad	Förbättrad	Förbättrad	Något sämre	Något sämre
Punktlighet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Något sämre
Trafiksäkerhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Användbarhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Miljö och hälsa	Något förbättrad	Något förbättrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Klimat <sup>1</sup>						

Notering: <sup>1</sup> Klimateffekter är svårt och inte lämpligt att fördela över vägtyper och geografi.

## **Robusthet**

I tidigare avsnitt framkommer att tillståndet för vägnätet kommer att försämrans över planperioden även om en stor del av funktionaliteten kan hållas oförändrad med hjälp av avhjälpande underhåll. Robustheten kommer att försämrans på *övriga för näringslivet viktiga vägar, vägar som är viktiga för landsbygden* och framför allt på *övriga vägar*. På övriga delar av vägnätet kommer vissa delar att förbättras och andra att försämrans, men överlag är bedömningen att den är oförändrad över planperioden för vägtyp 1–3.

## **Kapacitet**

I storstadsområdena kommer det att ställas krav på effektivare trafikledning och informationshantering för att möta ökade trafikvolymerna och leverera nuvarande kapacitet, samt minimera ofrånkomliga kapacitetsnedsättningar i samband med incidenter och utförandet av underhåll. Det kan bland annat innebära att planerat underhåll kan genomföras under tider på dygnet när trafiken är som lägst.

Under planperioden ska bärigheten förbättras, och prioriterade delar av vägnätet kommer att kunna upplåtas för den högsta bärighetsklassen, BK4. De prioriterade delarna kommer främst att innefatta *vägar som bildar större sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling* och *övriga för näringslivet viktiga vägar*. Vilka prioriterade delar av vägnätet som ska inkluderas i satsningen arbetas fram i dialog med näringslivet och andra berörda parter. *Vägar som är viktiga för landsbygden* och framför allt *övriga vägar* kommer sannolikt att få både fler och större avvikelser mot underhållsstandarden och ökade restriktioner för tung trafik vid extrema väderförhållanden.

## **Punktlighet**

En god förutsägbarhet gällande restider följer av att verksamheten säkerställer funktionen på anläggningar som påverkar res- och transporttider samt anläggningar som leder och informerar trafikanter. Anläggningar som används för att leda och styra trafik återfinns främst i storstadsområden och i vissa större tätorter.

Planen är att förutsägbarheten ska ligga på nuvarande nivå för hela vägnätet under planperioden. Det bygger på att en viss nivå av trafikledning tillhandahålls och att möjligheter till omdirigering av trafik samt generell standard på vägnätet upprätthålls. Det kommer även att krävas en förbättrad förmåga för trafikstyrning och informationshantering för att klara av att upprätthålla förutsägbarheten i storstadsområden, i takt med att trafiken ökar. Åtgärder i form av mer ”lappa och laga”, avhjälpande underhåll, och åtgärder som säkrar funktionen på kort sikt kommer dock att medföra ökade störningar för trafikanterna.

## **Trafiksäkerhet**

Under planperioden ska trafiksäkerheten i vägsystemet fortsatt ligga på en hög nivå och det systematiska förbättringsarbete ska fortsätta, bland annat när det gäller säkra arbetsplatser och att tillvarata de möjligheter som digitaliseringen bidrar till i förbättringsarbetet.

Den höga trafiksäkerhetsnivån bibehålls genom att anläggningen har rätt funktion, vilket exempelvis kan göras via besiktningsverksamheten eller med hjälp av mer digitala kontrollsystem i komplexa anläggningar. Det kan handla om att säkerställa att delar av anläggningen såsom ren- och viltstängsel, vägräcken och trafikkameror har rätt funktion, men även att rätt åtgärder görs på rätt plats i rätt tid. Digitaliseringen ger möjligheter till förbättrade systemstöd som bidrar till att verksamheten blir effektivare. Exempelvis skulle användningen av realtidsdata i beslutsstödsystemen vid halkbekämpning kunna minska antalet olyckor.

## **Användbarhet**

Planförslaget bidrar till att användbarheten blir oförändrad på större delen av vägnätet över planperioden. Användbarheten påverkas av tillståndet på de anläggningar som används av specifika kundgrupper, och målet över planperioden är att bevara dessa anläggningar på dagens nivå. Det kommer dock att ske vissa försämringar på de lägst trafikerade delarna av vägtyp 6, där exempelvis åtgärder i sidoområden och utbyte av skyltar kan komma att förskjutas över tid.

Det finns även en ambition att höja drift- och underhållsstandarderna på begränsade delar av cykelvägnätet för att bidra till ökad cykling. Satsningen kommer ske på delar där det är samhällsekonomiskt lönsamt med en standardhöjning och i vissa fall i samband med andra satsningar på cykelvägar, såsom förbättringar och nybyggnation.

## **Miljö och hälsa**

Inom miljöområdet kommer Trafikverket att fortsätta vårda de miljötillgångar, som sjöar och vattendrag, artrika vägkanter, alléer med mera som finns och bidra till att de externa effekterna från vägtransportssystemet på miljö och hälsa ligger inom ramen för de riktlinjer som är angivna.

Det finns dock en viss eftersläpning även för underhållet av miljötillgångar. Trafikverket kommer att systematiskt kartlägga dem med ambitionen att kunna återta en viss del av de brister som finns. En satsning på att upprätthålla en biologisk mångfald kommer vara ett sådant prioriterat område. Satsningen riktar sig speciellt till att hantera invasiva arter som påverkar den biologiska mångfalden inom vägområdet.

## **Klimat**

Inom klimatområdet satsar Trafikverket på att minska utsläppen från verksamheten, bland annat genom att satsa på avvattningsåtgärder på väg som bidrar till längre åtgärdsintervaller, krav i upphandlingar exempelvis vad gäller utsläpp från entreprenadmaskiner och återvinning av material. Generellt arbetar Trafikverket även kontinuerligt med energieffektivisering vid val av åtgärd, till exempel ska klimatkalkyler upprättas i samband med reinvesteringar för att rätt åtgärd ska kunna prioriteras ur ett klimatperspektiv. En stor del av den forskning som bedrivs syftar till att transportsystemet ska kunna bidra till att klimatmålen uppnås.

Trafikverkets färjerederi släpper årligen ut cirka 33 000 ton koldioxid på de leder som ingår i det statliga uppdraget. I relation till transportsektorns totala utsläpp är denna del liten, men om Sverige ska vara klimatneutralt år 2045 behöver utsläppen minska för färjeverksamheten på längre sikt. En satsning på cirka 1 miljard kronor under planperioden för att påbörja ersättning av Trafikverkets fossildrivna färjor med biodieseldrivna färjor och elektrifiering kommer att ge positiva klimateffekter. Det kommer att krävas en fortsatt satsning i framtiden för att nå målet, vilket behöver hanteras i kommande planrevideringar.

Under planperioden ska i första hand dagens standard upprätthållas i hela vägsystemet. Det säkerställs via tydliga skötselbeskrivningar och ett mer systematiskt uppföljningsarbete. I framför allt storstadsområden och större tätorter finns en potential att förbättra såväl miljön som hälsan, genom att bidra till att minska buller och förbättra luftkvalitet. En fortsatt satsning på underhållet av cykelvägar, längs de statliga vägarna, som används året om för att bidra till ett aktivt resande kommer även prioriteras. Behovet av förbättringar gäller främst vintertid. Exempel på frekvent använda cykelvägar är i anslutning till storstäder och på universitets- och högskoleorter. Vid planering av underhållsåtgärder ska förbättrad

luftkvalitet och funktionaliteten på bullerreducerande egenskaper i större tätorter prioriteras.

#### 6.1.6. Samhällsekonomiska effekter

De samhällsekonomiska beräkningarna för väg är uppdelade i tre delar: belagd väg, byggnadsverk och bärighetshöjande åtgärder. Effektbedömningarna för vägunderhåll omfattar emellertid inte hela Trafikverkets anslag för vägunderhåll. Effektbedömningar för att värdera underhållsinsatser i exempelvis infrastystem, vägutrustning och sidoområden saknas. För byggnadsverk är beräkningarna uppbyggda utifrån att en jämförelse görs mellan en optimal strategi ur ett livscykelperspektiv och en alternativ strategi där åtgärden förskjuts i tid.

De samhällsekonomiska kalkylerna för belagd väg visar på att planförslagets åtgärder för det belagda vägnätet är samhällsekonomiskt lönsamt. Kalkylerna visar även att samhällsnyttan skulle bli högre om dagens tillstånd skulle vara oförändrat under planperioden. Det skulle dock inte nödvändigtvis ge lika hög avkastning per satsad krona, eftersom det främst är åtgärder på lägre trafikerade delar av vägnätet som tillkommer. Vidare visar kalkylerna att en högre reinvesteringsnivå på broar skulle ge en högre samhällsnytta, främst som en följd av att åtgärderna blir mer långsiktigt hållbara och kostnadseffektiva. Varje ytterligare skattekrone som läggs på en optimal underhållsstrategi ur ett livscykelperspektiv skulle ge nyttor som uppgår till 1,44 kronor.<sup>35</sup> Slutligen finns det även tidigare samhällsekonomiska analyser som nyttjats för de delar av bärighetsanslaget som är relaterade till BK4. De tidigare analyserna indikerade att en utbyggnad av hela det tidigare BK1-vägnätet skulle ge tillbaka 2,5 kronor per satsad skattekrone.

#### 6.1.7. Övriga effekter

Förslaget grundar sig på samhällsekonomiska principer där de mer högtrafikerade delarna med den allra största delen av trafikarbetet prioriteras, och ambitionen med planen är att kunna behålla standarden på dessa delar av vägnätet (vägtyp 1–3). Ambitionen är även att kunna leverera en acceptabel standard på det mer perifera vägnätet för att göra det möjligt att bo och leva i hela landet. Utgångspunkten är att tillståndet ska vara sådant att lätt trafik ska fungera även på de mest perifera delarna av vägnätet men att hastigheten kan behöva anpassas på vissa sträckor under delar av året.

Det är inte bara personresorna som ska fungera i hela landet. Det är också viktigt att näringslivets transporter fungerar effektivt för landets möjlighet till en fortsatt utveckling och tillväxt och därmed för att stärka Sveriges konkurrenskraft. Bärighetsatsningen kommer att bidra till en ökad kapacitet och robusthet i vägsystemet som en följd av att en allt större del av vägnätet klimatanpassas och får en högre bärighet. Det sker även en ökad satsning på att tunga transporter ska kunna framföras på vägnätet året runt. Ambitionen är att åtminstone kunna upprätthålla dagens nivå på framkomlighet, trots den påverkan klimatförändringarna har på vägnätet med allt fler och längre tjällossningsperioder.

Den sociala dimensionen av hållbarhetsmålet innebär att väg- och järnvägssystemet ska vara tillgängligt. Underhållsverksamheten prioriterar detta genom att säkerställa en viss funktionalitet i hela systemet. Det innebär att upprätthålla funktionaliteten på allt från det mest högtrafikerade nätet till gång- och cykelvägar. Det är framför allt kritiskt vintertid där det är viktigt med en effektiv snöröjning, speciellt vid bytespunkter i systemet, det vill säga stationer, busshållplatser, cykelvägar till och från stationshus och färjeterminaler med mera.

---

<sup>35</sup> Observera att detta inte är en nettonuvärdeskvot, den går alltså inte att jämföra med NNK för övriga teknikslag.

Trafikverket strävar även efter att arbeta ekonomiskt hållbart men generellt kommer andelen avhjälpande underhåll att öka under planperioden för att i så hög utsträckning som möjligt klara av att leverera den funktionalitet som efterfrågas. Ambitionen är dock att de allra mest akuta reinvesteringsbehoven på högst trafikerade delar av vägnätet kommer att omhändertas. Generellt kommer dock planen att bidra till mer kortsiktiga åtgärder som är mindre optimala ur ett livscykelperspektiv, med följden att behoven för vidmakthållande på väg successivt kommer att öka. De förväntade effekterna från digitaliseringens möjligheter och uppbyggnaden av en så kallad digital tvilling kommer att bidra till ett framtida underhåll som är mer effektivt, kvalitativt och träffsäkert. Det är en stor utmaning att bygga upp den verksamheten och säkerställa att de positiva effekterna kan realiseras så snabbt som möjligt.

#### 6.1.8. Ekonomisk sammanställning

Tabell 6 visar den ekonomiska sammanställningen för vidmakthållande av väg under perioden 2022 – 2033.

Tabell 6 Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande av väg under perioden 2022–2033. Miljoner kronor.

	Väg- anläggningar	IT	Trafik- ledning	Färja	Övrigt	Summa	Ramar
<b>Drift och underhåll av vägar, varav:</b>							
<i>Reinvestering</i>	18 000					18 000	
<i>Underhåll</i>	111 500	800				112 300	
<i>Övriga kostnader inom underhållsverksamheten</i>					7 600	7 600	
<i>Drift</i>	3 300	5 100	3 600	11 200		23 200	
<b>Forskning och innovation</b>						2 300	
<b>Bärighet och tjälsäkring av vägar</b>						18 200	
<b>Bidrag för drift till enskilda vägar</b>						14 000	
<b>Civil beredskap</b>					1 400	1 400	
<b>Totalt</b>						<b>197 000</b>	

#### Väganläggningen

På väganläggningar utförs reinvesteringar, det vill säga utbyten eller upprustning av väganläggningen där grundsyftet är att återställa eller vidmakthålla anläggningens funktion. Utöver själva produktionskostnaderna ingår även andra kostnader som kan hänföras direkt till den enskilda reinvesteringen, exempelvis projekteringskostnader och kostnader för bygglösning.

I underhåll ingår förebyggande och avhjälpande underhållsåtgärder samt övrig skötsel av anläggningen som exempelvis supportavtal, larmavtal, städning av rastplatser och bevakning. Till förebyggande underhållsåtgärder räknas även besiktningar och



tillståndsmätningar. I kostnaden ingår åtgärder som utförs i Trafikverkets roll som beställare av underhållsåtgärder såsom upphandling, kontraktstyrning, byggledning och leveransuppföljning.

Drift av väganläggningen avser tekniska, administrativa och styrande åtgärder i anläggningen som inte är underhållsåtgärder utan en direkt del i leveransen av vägförbindelser. Exempel på sådan verksamhet är elförsörjning, tele- och radiokommunikation och teletransmission. Där ingår också reglering av broar.

Civil beredskap är i ett uppbyggnadsskede utifrån riktlinjer i totalförsvarspropositionen (prop. 2020/21:30). Den verksamhet kopplad till krisberedskap och höjd beredskap som är relaterad till vidmakthållande av väg omfattar åtgärder för 1,4 miljarder kronor för planperioden. I detta innefattas bland annat förstärkning av informationssäkerhet, bemanning av beredskapsverksamheten, beredskaps- och kontinuitetsplanering, fysisk säkerhet, utbildning och övning samt beredskapsmaterial.

### **It-anläggningen**

Kostnader för it-anläggningen innefattar underhåll och den operativa driften av it-infrastrukturen för vägsystemet inklusive drift och förvaltning av it-miljöer, teknikutrymmen, kommunikations- och radionät, utrustning i trafikledningscentraler samt verksamhetsutveckling.

### **Trafikledning**

I kostnaden för trafikledning ingår den operativa driften av trafikledningscentraler, förvaltning, tillhandahållandet av öppna data samt verksamhetsutveckling.

### **Färja**

Kostnader för färjeverksamheten innefattar drift och underhåll av färjor och färjelägen, räntor och amorteringar för nyinvesteringar och konverteringar.

### **Övrigt**

De övriga kostnaderna inom underhållsverksamheten är kostnader som är direkt hänförliga till att förvalta väganläggningen men som inte är direkta underhållsåtgärder, exempelvis förvaltning av informationssystem, analyser och prioriteringar, strategier, miljöstöd, handläggning av ledningsärenden samt utveckling, standardisering och normering av underhåll och vägnätet.

## **6.2. Vidmakthållande av järnvägar**

Trafikverket ansvarar för drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet som består av cirka 14 200 kilometer spår och cirka 11 000 spårväxlar, där cirka 84 procent av spåren är elektrifierade. Det finns även cirka 4 550 järnvägsbroar, 7 000 plankorsningar med tillhörande vägskyddsanordningar och över 500 stationer längs det statliga järnvägsnätet. Järnvägssystemet innefattar även elkraftsystem, tunnlar, signalställverk, it- och telekominfrastruktur samt system för trafik- och driftledning som kräver drift och underhåll.

Huvudinriktningen för underhållet av järnvägsanläggningen är att säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att hela systemet är tillgängligt, det vill säga att banorna som trafikerats idag även kan trafikerats i framtiden. Trafikverkets långsiktiga mål är att ur ett livscykelkostnadsperspektiv skapa rätt kombination av förebyggande och avhjälpande underhåll och att styra mot en ökad andel förebyggande underhåll.

Inriktningen syftar även till att återta en del av det eftersatta underhållet på några av de högst trafikerade delarna av anläggningen. Det handlar om att öka robustheten och säkerställa en hög funktionalitet för de fyra särskilt utpekade transportflödena: Västra stambanan (Stockholm–Göteborg), Södra stambanan (Stockholm–Malmö), norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen). Dessa är utvalda i branschsamverkan som några av Sveriges viktigaste transportflöden.

I inriktningsunderlaget som rapporterades till regeringen beskriver Trafikverket det nuvarande tillståndet i anläggningen och konstaterar att järnvägsanläggningens tillstånd sammantaget under lång tid har försämrats. Försämringen beror på att den anläggningsmassa som har uppnått sin tekniska livslängd inte har kunnat återställas i tillräcklig takt.

Trafikverket arbetar med att förlänga den funktionella livslängden och kan göra det genom att förbättra kunskapen om anläggningens nedbrytning. I kombination med exempelvis automatisering av tillståndsövervakning och tillståndsanalyser, kommer Trafikverket att kunna bli mera träffsäkert i valet mellan förebyggande åtgärder, mindre utbyten, reparationer och större reinvesteringar. Utbytesbehovet är dock stort inom flera teknikslag och ökar framför allt mot slutet av planperioden. Som exempel kan nämnas att Trafikverket i regeringsuppdraget om översyn av ERTMS anger att fibernätet behöver uppdateras. Det handlar dels om att ersätta befintlig fiber som passerat sin tekniska livslängd, dels om att utöka den nuvarande omfattningen. I de fall utbyte av befintlig fiber krävs i snabbare takt än vad utrullningen av ERTMS kräver, kan det betraktas som ett vidmakthållande.

Under planperioden kommer järnvägssystemet att växa i och med att ett antal järnvägsanläggningar tas i bruk. Exempel på tillkommande anläggningar är Varbergstunneln (dubbelspår), Ängelholm–Maria (dubbelspår), Hallsberg–Degerön (dubbelspår), Värnamo–Jönköping/Nässjö och Lund (Högevall)–Flackarp.

De tillkommande anläggningarna beräknas generera drift- och underhållskostnader på cirka 1 miljard kronor under planperioden. De tillkommande anläggningarna påverkar dock inte reinvesteringsbehovet under planperioden. Däremot medför de en ökning av drift- och underhållskostnaderna, både för att anläggningsmassan ökar och för att nya anläggningar oftast medför mer komplexa tekniska lösningar med kortare livslängd.

#### 6.2.1. Prioriteringsprinciper

Åtgärdsplanen för vidmakthållande av järnväg är framtagen på samhällsekonomiska grunder och utifrån att infrastrukturen ska förvaltas på ett långsiktigt hållbart sätt. De prioriteringsgrunder som Trafikverket följer inom underhållsverksamheten under kommande planperiod utgår anläggningens användning och funktion i järnvägssystemet vilket reflekteras i de prioriterade transportflödena och bantyperna<sup>36</sup>. Bantyperna beskrivs i avsnitt 6.2.3.

Särskilda principer vid prioritering av underhålls- och reinvesteringsåtgärder vid medelsbrist för järnvägssystemet är följande:

- Grundläggande funktioner för framkomlighet, säkerhet, tillgänglighet och miljö ska säkerställas för hela det statliga järnvägsnätet.

---

<sup>36</sup> Trafikverket har åtta olika bantyper, varav två är olika typer av bangårdar. För en närmare beskrivning, se Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226.

- Satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer för att öka anläggningens livslängd och minska reinvesteringsbehovet.

Under planperioden gäller följande prioritering:

- Fortsatt satsning på de fyra särskilt utpekade transportflödena för att öka robustheten, med fortsatt fokus på i första hand Malmbanan men även norra godsflödet Hallsberg–Luleå i slutet på planperioden.
- Dagens funktionalitet upprätthålls på de ytterligare tio utpekade transportflödena samt banor i storstadsområden, banor som bildar större sammanhängande stråk och banor med omfattande godstransporter och resandetrafik. På dessa flöden ligger fokus på att upprätthålla dagens hastighet och bärighet.
- För banor för dagliga resor och arbetspendling och övriga för näringslivet viktiga banor kan det förekomma temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar. Fokus ligger på nödvändigt underhåll för att säkerställa grundläggande funktionalitet.
- För rangerbangårdar är ambitionen att upprätthålla dagens funktion i Hallsberg och Malmö samt att återställa funktionen på Sävenäs. För övriga rangerbangårdar avser Trafikverket att ta fram underlag inför kommande planrevidering.
- Namngivna reinvesteringar under första halvan av planperioden ska genomföras om det inte finns särskilda skäl som talar emot. Reinvesteringar under andra halvan av planperioden kan komma att omprioriteras.

#### 6.2.2. Åtgärder och bedömd tillståndsutveckling

Inom ramen för branschsamverkan har fjorton transportflöden med både person- och godstrafik pekats ut som viktiga. Av dessa transportflöden har de fyra som redovisas i figur 27 pekats ut som särskilt samhällsekonomiskt viktiga:

- Luleå–Boden–Riksgränsen
- Hallsberg–Luleå
- Stockholm–Göteborg
- Stockholm–Malmö.

I de fyra prioriterade *transportflödena* finns banor i storstadsområden (bantyp 1), banor som bildar större sammanhängande stråk (bantyp 2) och banor med omfattande godstransporter och resandetrafik (bantyp 3).

Den bedömda tillståndsutvecklingen till följd av åtgärderna på de fyra särskilt utpekade transportflödena och bantyp 1–6 beskrivs nedan. Övriga transportflöden beskrivs i underlagsrapporten om vidmakthållande.

Figur 27 Prioriterade transportflöden



## **Luleå–Boden–Riksgränsen**

I dag finns ett eftersatt underhåll längs stora delar av sträckan. Mellan Gällivare och Kiruna trafikerar anläggningen med en trafiklast som högre än vad den en gång dimensionerades för, vilket riskerar att påverka banans robusthet och kapacitet då nedbrytningen av anläggningen sker betydligt snabbare än beräknat. Kontaktledningsstolparna är idag cirka 100 år gamla och kontaktledningshängverket cirka 25 år, och det finns ett stort behov av upprustning.

De satsningar som planeras under planperioden är spår- och växelbyten på Malmbanan, sträckorna Boden–Harrträsk och Gällivare–Råtsi, samt kontaktledningsupprustning på sträckorna Boden–Murjek och Murjek–Gällivare. Även vilt- och renstängsel samt bergunderhåll i bergskärningar är planerade. Broarna på Malmbanan belastas med en trafiklast som är högre än vad de en gång dimensionerades för. Nya beräkningar visar dock att de klarar dagens trafiklast. Ett tiotal broar kommer att bytas ut och ett antal förstärkningsåtgärder kommer att utföras på befintliga broar under perioden. Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS.

## **Hallsberg–Luleå**

Underhållet av banöverbyggnaden är eftersatt, vilket medför försämrad robusthet och inskränkningar i trafiken. Åtgärdsbehovet är också stort för elsystemet på Stambanan genom Övre Norrland. Det förekommer driftstörningar och ett betydande antal fel och merförseningar<sup>37</sup> är orsakade av elsystemet.

De satsningar som planeras under planperioden är kontaktledningsupprustning på sträckorna Hallsberg–Frövi, Långsele–Vännäs och Bräcke–Långsele samt underhåll av bergskärningar och riktade spårväxelbyten. Förutom underhåll kommer ett antal av broarna på sträckan att bytas ut för att dagens funktion och robusthet ska vara oförändrad.

Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS, vilket planeras ske efter denna planperiod. Den åldrande signalanläggningen och eventuella förseningar i införandet av ERTMS medför en ökad risk för driftstörningar under den andra halvan av perioden.

## **Stockholm–Göteborg**

Med tidigare satsningar har stora reinvesteringar utförts och planperioden kan påbörjas utan några hastighetsnedsättningar på detta flöde, men det finns brister kring Göteborgs närområde när det gäller spår och växlar.

De satsningar som planeras under planperioden är riktade spårväxelbyten som genomförs på flera områden längs transportflödet samt kontaktledningsupprustning mellan Falköping–Olskroken, Järna–Sköldinge och Hallsberg–Sköldinge samt bergrensning och förstärkning i bergskärningar. Station Stockholms södra har ett stort reinvesteringsbehov inom byggnadsverk, där åtgärder på stationen och anslutande tunnlar planeras. De många planerade och prioriterade åtgärderna längs flödet medför att det finns en risk att det kan bli svårt att få tillräckligt mycket tider i spår för utförande utan att kapaciteten påverkas i allt för stor omfattning.

Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS, som förväntas starta på sträckan under senare delen av planperioden. Den

---

<sup>37</sup> Merförseningar är förseningar över toleransnivåerna 5 minuter för persontrafik och 15 minuter för godstrafik.

åldrande signalanläggningen och eventuella förseningar i införandet av ERTMS medför en ökad risk för driftstörningar under den andra halvan av perioden.

### Stockholm–Malmö

Med tidigare satsningar har stora reinvesteringar utförts och planperioden kan påbörjas utan några hastighetsnedsättningar på detta flöde, men det finns brister som kan påverka robustheten. De reinvesteringar som har gjorts och som kommer att genomföras under planperioden för spår och spårväxlar har inriktningen att säkerställa den långsiktiga funktionaliteten och robustheten.

De satsningar som görs under planperioden på det utpekade transportflödet, är exempelvis kontaktledningsupprustning Älmhult–Hässleholm och Katrineholm–Åby–Mjölby; ett antal broar kommer att bytas ut eller byggas om, och dessutom utförs bergunderhåll, såsom bergrensning och förstärkning i bergskärningar.

Mycket av reinvesteringsbehovet i signalsystemet kommer att hanteras genom införandet av ERTMS, som förväntas starta på sträckan under andra halvan av planperioden. Den åldrande signalanläggningen och eventuella förseningar i införandet av ERTMS medför en ökad risk för driftstörningar under den andra halvan av perioden.

#### 6.2.3. Effekt per bantyp

Järnvägen är indelad i åtta bantyper där bantyp 7 och 8 är någon form av bangårdar. Övriga sex bantyper redovisas i tabell 7. Tillståndet på bantyperna är varierande men det som gäller för alla bantyper är att genom en mix av basunderhåll, förstärkt underhåll och reinvesteringar kommer ambitionen vara att kunna tillhandahålla en grundläggande funktionalitet (framkomlighet, tillgänglighet, säkerhet, miljö) i järnvägssystemet.

Tabell 7 Redovisning av längden respektive andelen för trafikverkets bantyper, exklusive rangerbangårdar och övriga bangårdar.

Bantyp	Benämning av bantyp	Längd (spår-km)	Procent
1	Banor i storstadsområden	1 405	10
2	Banor som bildar större sammanhängande stråk	4 313	30
3	Banor med omfattande godstransporter och resandetrafik	4 534	31
4	Banor för dagliga resor och arbetspendling	2 020	14
5	Övriga för näringslivet viktiga banor	1 463	10
6	Banor med ringa eller ingen trafik	311	2

De bantyper som ingår i något av de fyra särskilt utpekade transportflödena kommer under planperioden att få ett förbättrat tekniskt tillstånd vilket bidrar till en generellt sett förbättrad robusthet. Detta sker genom satsningar för att återställa det eftersatta underhållet och fortsätta ta hand om resterande anläggning som uppnår sin livslängd under perioden. Många banor som tillhör bantyp 1–3 ingår i dessa flöden, där de stora delarna återfinns inom bantyp 2 och 3. Övriga banor inom bantyp 1–3 kommer att tas om hand genom en mix av reinvesteringar och förstärkt underhåll för att banornas robusthet och punktlighet ska förbli oförändrad. Under slutet av planperioden kommer en större del av anläggningen att uppnå sin tekniska livslängd än vad som kan omhändertas, och det

kommer att finnas viss risk för kortvariga driftstörningar. Tillståndet förväntas vara bättre eller oförändrat efter planperioden.

För bantyp 4 och 5 och för bangårdar är tillståndet varierande. Vissa banor är i relativt bra skick, medan andra har hastighets- och bärighetsnedsättningar eller risk för sådana. Vissa av hastighetsnedsättningarna kommer att kunna åtgärdas i början av planperioden. Majoriteten av de reinvesteringar som görs under perioden kommer dock att ha inriktningen att säkerställa funktionaliteten på omledningsbanor för att upprätthålla redundansen i järnvägssystemet. Grundläggande funktionalitet kommer att säkerställas genom att så långt det är möjligt satsa på avhjälpande underhåll och förstärkt underhåll med syfte att förlänga livslängden på äldre delar av anläggningen.

Nedan följer en redovisning av förslagets effekter per bantyp. Bedömningen är att bantyp 1–3 kommer att få ett förbättrat tillstånd under planperioden. Bantyp 4 och 5 kommer att få ett försämrat tekniskt tillstånd med följd att risken för temporära effekter på trafiken ökar på vissa banor. För bantyp 6 kan inte grundläggande funktionalitet säkerställas, men för tillfället trafikeras inte dessa banor.

**Bantyp 1 – Banor i storstadsområden.** De flesta banorna i storstadsområdena är redan i början av planperioden i relativt bra skick. För de delar av bantypen som ingår i de fyra särskilt utpekade transportflödena är inriktningen att fortsätta återställa funktionaliteten. För de delar av bantyp 1 som ingår i de övriga tio utpekade transportflödena kommer Trafikverket att verka för att upprätthålla funktionaliteten.

**Bantyp 2 – Banor som bildar större sammanhängande stråk.** De flesta banorna är redan i början av planperioden i relativt bra skick. För de banor som ingår i de fyra särskilt utpekade transportflödena är inriktningen att fortsätta återställa funktionaliteten genom omfattande utbyten, vilket bidrar till en ökad robusthet och punktlighet. För övriga delar av bantyp 2 kommer Trafikverket under första delen av planperioden att verka för att upprätthålla statusen, och under perioden 2026–2033 kommer fokus att vara att minska risken för störningar i trafiken och därmed kunna bibehålla den funktionaliteten.

**Bantyp 3 – Banor med omfattande godstransporter och resandetrafik.** Flera banor har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. För de banor inom bantyp 3 som ingår i de fyra särskilt utpekade transportflödena är inriktningen att satsa på att återställa tillståndet och därmed öka robustheten.

För övriga delar av bantyp 3 kommer Trafikverket under första delen av planperioden att verka för att bibehålla funktionaliteten och under senare delen av perioden kommer fokus att vara på att omhänderta eventuella risker för påverkan på trafiken. Under senare delen av planperioden finns risk för en mindre påverkan på trafiken på övriga banor av bantyp 3, eftersom en allt större andel av anläggningsmassan börjar uppnå sin tekniska livslängd.

**Bantyp 4 – Banor för dagliga resor och arbetspendling.** Många av banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar på omledningsbanor är inriktningen att satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och reparationer och avhjälpande underhåll för att öka anläggningens livslängd och skjuta större åtgärder på framtiden. Förväntade effekter är att robustheten försämrats och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar, framför allt på de mest lågtrafikerade banorna.

**Bantyp 5 – Övriga för näringslivet viktiga banor.** De flesta banorna har i början av planperioden ett stort reinvesteringsbehov. Utöver ett fåtal reinvesteringar är inriktningen att vårda banorna och satsa på förebyggande underhåll i form av mindre utbyten och

reparationer för att öka anläggningens livslängd och minska reinvesteringsbehovet. Förväntade effekter är att robustheten försämras, och det finns en ökad risk för påverkan på trafiken och temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar på vissa av de mest lågtrafikerade banorna.

**Bantyp 6 – Banor med ringa eller ingen trafik.** Banor med ringa eller ingen trafik prioriteras inte om inga särskilda skäl föreligger, eftersom de i princip är ofrafikerade delar av anläggningen. En ökad risk finns för temporära hastighetsnedsättningar på de mest lågtrafikerade banorna.

**Bantyp 7 – Rangerbangårdar.** Bangårdarna inom denna kategori har generellt ett stort eftersatt underhåll. Ambitionen är att upprätthålla dagens funktion på Hallsberg och Malmö samt att återställa funktionen på Sävenäs (en upprustning ingår som en reinvesteringsåtgärd i planförslaget). För övriga rangerbangårdar avser Trafikverket att ta fram en utredning som underlag för kommande planrevidering.

**Bantyp 8 – Övriga bangårdar.** Bangårdarna inom denna kategori har generellt ett stort eftersatt underhåll och här kommer grundläggande funktionalitet att upprätthållas.

#### 6.2.4. Namngivna reinvesteringar

Merparten av de planerade reinvesteringarna, cirka 90 procent, uppgår till strax under 100 miljoner kronor. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.<sup>38</sup> I tabell 8 redovisas större planerade reinvesteringar med en bedömd kostnad på över 300 miljoner kronor. Reinvesteringar i tabell 8 som är angivna under planperiodens andra hälft är preliminära och kan komma att omprioriteras.

---

<sup>38</sup> Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024. Publikation 2021:081.

Tabell 8 Större (> 300 miljoner kronor) namngivna reinvesteringar på järnväg.

Stråk	Reinvestering	2022-2025	2026-2029	2030-2033
Bohusbanan	Uddevalla–Strömstad		X	X
Dalabanan	Uppsala–Sala–Avesta/Krylbo	X	X	
Dalabanan	Uppsala–Avesta/Krylbo	X	X	
Dalabanan	Siljansbanan	X	X	
Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg–Frövi		X	X
Godsstråket genom Bergslagen	Örebro–Frövi	X		
Göteborg	Sävenäs	X	X	
Jönköpingsbanan	Falköping–Nässjö		X	X
Kust till kustbanan	Hillared–Hestra		X	X
Malmbanan	Boden–Harträsk		X	
Malmbanan	Gällivare–Råtsi		X	
Malmbanan	Boden–Murjek, Murjek–Gällivare,		X	X
Mälarbanan	Västerås–Kungsängen		X	X
Mälarbanan	Frövi–Köping, Hovsta–Jädersbruk		X	X
Mälarbanan	Tillberga–Jädersbruk, Eskilstuna–Kolbäck	X	X	
Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Åmål–Mellerud			X
Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Åmål–Kil			X
Piteåbanan, Skelleftebanan	Piteå- och Skelleftebanan	X		
Stambanan genom Övre Norrland	Stambanan genom Övre Norrland		X	X
Stambanan genom Övre Norrland	Vännäs–Boden S			X
Stambanan genom Övre Norrland	Bräcke–Långsele	X	X	
Stångådals- och Tjustbanorna	Linköping–Västervik, Bjärka-Säby–Rimforsa	X	X	
Södra stambanan	Katrineholm–Åby–Mjölby		X	X
Södra stambanan	Älmhult–Hässleholm	X		
Värmlandsbanan	Laxå–Kil	X		
Västra stambanan	Alingsås–Olskroken	X	X	
Västra stambanan	Falköping–Alingsås		X	X
Västra stambanan	Järna–Sköldinge		X	X
Västra stambanan	Hallsberg–Sköldinge			X
Ådalsbanan	Västeråsby–Långsele	X		
Älvsborgsbanan	Vänersborg Trollhätte kanal	X		



### 6.2.5. Effekter på leveranskvalitet

Effekterna på leveranskvaliteterna bedöms på basis av utvecklingen hos olika tillståndsindikatorer och är satta utifrån vad som bedömts rimligt att uppnå inom givna ekonomiska ramar. Exempel på sådana indikatorer är funktionellt tillstånd och teknisk livslängd på nyckelkomponenter som har stor påverkan på framför allt robustheten, som i sin tur ger effekt på övriga leveranskvaliteter.

Under planperioden kommer nuvarande nivå på leveranskvaliteterna i princip att kunna upprätthållas för bantyp 1. För bantyp 2 och 3 kommer satsningarna på de fyra utpekade transportflödena att generera förbättrad robusthet, kapacitet och punktlighet. Bantyp 4–6 kommer att få ett sämre tillstånd, vilket påverkar robustheten och därmed kapaciteten och punktligheten i olika omfattning beroende på tillståndet på banorna.

Trafikverket kommer att fortsätta att förebygga, upptäcka och åtgärda säkerhetsbrister i järnvägsanläggningen, och därmed bidra till att leverera en hög säkerhetsnivå på samtliga bantyper. Åtgärder för att leverera en fortsatt god nivå på användbarhet, miljö och hälsa görs över hela järnvägsnätet genom att bland annat tillgodose tillgängligheten till järnvägsanläggningen för specifika kundgrupper samt fortsätta att vårda de miljötillgångar som finns. I tabell 9 nedan redovisas underhållets bidrag till järnvägssystemets leveranskvaliteter under planperioden.

Tabell 9 Utveckling av leveranskvaliteterna under planperioden, jämfört med 2021 års nivå.

Leverans-kvalitet	Bantyp 1	Bantyp 2	Bantyp 3	Bantyp 4	Bantyp 5	Bantyp 6
Robusthet	Oförändrad	Förbättrad	Något förbättrad	Något sämre	Sämre	Något sämre
Kapacitet	Oförändrad	Förbättrad	Något förbättrad	Något sämre	Något sämre	Oförändrad
Punktlighet	Oförändrad	Förbättrad	Något förbättrad	Något sämre	Något sämre	Oförändrad
Trafiksäkerhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Användbarhet	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Något sämre	Oförändrad
Miljö och hälsa	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad	Oförändrad
Klimat						

**Notering:** Klimatteffekter är inte lämpliga att fördela över bantyper och geografi

### Robusthet

Planperioden innehåller satsningar på de fyra särskilt utpekade transportflödena, vilka främst ingår i bantyp 1–3. Ambitionen är att återställa banorna till beslutad standard med en fortsatt satsning på Malmbanan och Luleå–Hallsberg under andra delen av planperioden. Sammantaget ska satsningarna bidra till en förbättrad robusthet med mindre risk för störningar. För de banor inom typ 1–3 som inte ingår i något av de särskilt utpekade flödena kommer nuvarande robusthet att kunna upprätthållas under planperioden.

Inriktningen i planen innebär att lägre trafikerade banor inom bantyp 4 och 5 kan få en försämrad robusthet med temporära nedsättningar i funktionaliteten som en följd av en försämrad tillståndsutveckling. Bantyp 6 består i princip av ofrafikerade banor som inte kommer att prioriteras, och i princip samtliga av dessa banor kommer att få en något försämrad robusthet under perioden.

## **Kapacitet**

Trafikverket har i dagsläget inte några hastighetsnedsättningar på de stora flödena, men det finns vissa risker för nedsättningar på ett antal banor inom bantyp 3. Ambitionen är att under planperioden återställa det eftersatta underhållet på de fyra särskilt utpekade transportflödena med minskade risker för kapacitetsstörningar som följd. För de banor i bantyp 1–3 som inte ingår i något av de särskild utpekade flödena kommer nuvarande kapacitet att vara oförändrad under planperioden.

Det är framför allt satsningar på teknikområdet Bana som påverkar kapaciteten. Dock kan kapaciteten under delar av planperioden påverkas negativt eftersom banarbeten kommer att kräva tider i spår, vilket påverkar kapaciteten.

Banor inom bantyp 4 och 5 riskerar att få ett försämrat tillstånd, vilket kan leda till försämrad kapacitet med temporära hastighets- eller bärighetsnedsättningar. När det gäller bantyp 6 är trafiken ringa eller obefintlig.

## **Punktlighet**

Den sammantagna effekten på punktlighet på Trafikverkets alla banor är störst på de flöden som har mest trafik. Ambitionen är att de mest trafikerade banorna totalt sett ska få en oförändrad eller förbättrad punktlighet under planperioden. Under planperioden bedöms vidmakthållandet av järnvägen bidra till att öka punktligheten främst på Södra stambanan och Västra stambanan samt på sträckorna Luleå–Boden–Riksgränsen och Hallsberg–Luleå. Lägre trafikerade banor inom bantyp 4 och 5 riskerar att få ett försämrat tillstånd under andra halvan av planperioden, vilket kan leda till försämrad punktlighet under vissa perioder.

## **Trafiksäkerhet**

Trafikverket ska upprätthålla den redan idag mycket höga säkerhetsnivån och sträva efter att skapa förutsättningar för en ännu högre säkerhet för resenärer, lokförare, personal och entreprenörer. Trafikverket kommer att fortsätta att prioritera säkerheten på järnvägen.

Underhållsåtgärder som är säkerhetsrelaterade prioriteras därmed mycket högt och förstärkt underhåll ska genomföras där det är nödvändigt. För att kunna säkerställa säkerheten kan Trafikverket i väntan på nödvändiga utbyten i vissa fall behöva sänka hastigheten och därmed tillfälligt försämra järnvägsnätets kapacitet.

## **Användbarhet**

Satsningarna på de särskilt utpekade transportflödena bidrar till att användbarheten förbättras eftersom ökad punktlighet och robusthet ger en förbättrad tillgänglighet. På övriga sträckor är ambitionen att kunna behålla dagens nivå. Det gäller exempelvis även tillgänglighet inom stationsområden med tillhörande ytor för alla användare och en god trafikinformation.

## **Miljö och hälsa**

Inom miljöområdet kommer Trafikverket att fortsätta vårda de miljötillgångar som finns. En satsning på att upprätthålla en biologisk mångfald kommer vara ett prioriterat område. Satsningen riktar sig speciellt mot att hantera invasiva arter som påverkar bankroppen och den biologiska mångfalden.

Inom klimatområdet satsar Trafikverket även på att minska utsläppen från underhållsverksamheten bland annat genom att i upphandlingar ställa krav på exempelvis utsläpp från entreprenadmaskiner och återvinning av material. Generellt arbetar

Trafikverket även kontinuerligt med energieffektivisering vid val av åtgärd, konstruktionstyp och hur arbetet utförs.

#### 6.2.6. Samhällsekonomiska effekter

Analysen av vidmakthållande av järnvägsanläggningen utgår ifrån reinvesteringars effekter på utökat underhåll och förseningar för resenärer. Reinvesteringar utgörs av åtgärder som ersätter delar av anläggningen som passerat sin tekniska livslängd. Effekterna uppstår av att en äldre anläggning kräver ett utökat underhåll som är mer kostsamt och att felfrekvensen är högre och bidrar till en sämre punktlighet.

Analyserna av de samhällsekonomiska effekterna av vidmakthållande på järnväg visar att det vore samhällsekonomiskt effektivt att utföra mer reinvesteringar än vad Trafikverket kan prioritera i den gällande planen. Planförslaget är samhällsekonomiskt lönsamt (NNKi=0,7) jämfört med den gällande planen men en utökning av anslaget så att det eftersatta underhållet hålls på samma nivå som idag skulle bidra till en högre samhällsekonomisk lönsamhet (NNKi=1,0) i jämförelse med den gällande planen.

#### 6.2.7. Övriga effekter

Förslaget grundar sig på samhällsekonomiska principer där de mer högtrafikerade delarna med den allra största delen av trafikarbetet prioriteras. Målet är att ta hand om reinvesteringens behoven på de allra viktigaste person- och godsbanorna i så stor utsträckning som möjligt och samtidigt upprätthålla funktionaliteten på de övriga banor som branschen prioriterar. Den ökade robustheten som återställandet ger bidrar till att mindre trafikerade delar kan få temporära trafikala nedsättningar. Bedömningen är dock att planen totalt sett kommer att bidra till en robustare och mer tillgänglig och punktlig järnväg ur såväl persontrafikens som godstrafikens perspektiv.

En större andel av järnvägsanläggningen kommer att ha uppnått sin tekniska livslängd vid planperiodens utgång jämfört med nuläget, och framförallt sker denna utveckling under andra delen av planperioden. Trafikverket bedömer att större effekter för trafiken kan undvikas genom livslängdsförhängande åtgärder i form av förstärkt underhåll i vissa lägen och mer avhjälpande underhåll i andra lägen. Det innebär att även behoven för vidmakthållandet av järnvägsanläggningen kommer att öka i framtiden. De högst trafikerade person- och godsstråken, som är kritiska för Sveriges tillväxt och utveckling, kommer dock att ha en förbättrad status vid planperiodens utgång.

Den sociala dimensionen av hållbarhetsmålet innebär att järnvägssystemet ska vara tillgängligt. Underhållsverksamheten prioriterar att bidra till detta genom att säkerställa en viss funktionalitet i hela systemet. Det är framför allt kritiskt att se till att stationsmiljöer fungerar ur ett tillgänglighetsperspektiv och att snöröjningen är effektiv.

Som redan framhållits på vägsidan kommer digitaliseringens möjligheter och uppbyggnaden av en digital tvilling även att bidra till ett framtida järnvägsunderhåll som är mer effektivt, kvalitativt och träffsäkert. Det är en stor utmaning att bygga upp den verksamheten och säkerställa att de positiva effekterna kan realiseras så snabbt som möjligt.

## 6.2.8. Ekonomisk sammanställning järnväg

Tabell 10 visar den ekonomiska sammanställningen för vidmakthållande av järnväg under perioden 2022 – 2033.

Tabell 10 Ekonomisk sammanställning för vidmakthållande av järnväg under perioden 2022–2033. Miljoner kronor.

	Järnvägs- anlägg- ningar	IT	Trafik- ledning	Trafik- planering	Övrigt	Summa	Ramar	Ban- avg.
<b>Drift och underhåll av järnvägar, varav:</b>								
<b>Reinvestering</b>	49 000					49 000		
<b>Underhåll</b>	95 000	1 300				96 300		
<b>Övriga kostnader inom underhålls- verksamheten</b>					10 300	10 300		
<b>Drift</b>	3 600	9 000	16 800	4 000		33 400		
<b>Forskning och innovation</b>						1 300		
<b>Civil beredskap</b>					1 600	1 600		
<b>Totalt</b>						<b>191 900</b>	<b>165 000</b>	<b>26 900</b>

### Järnvägsanläggningen

Reinvesteringar avser större utbyten av anläggningskomponenter där syftet är att återställa anläggningens funktion. Syftet med utbyten är inte att tillföra någon standardhöjande funktion, även om det emellanåt kan bli följden av att utrustning och material förnyas. I en reinvestering ingår samtliga kostnader som direkt kan hänföras till anskaffningen. Det innebär att utöver själva produktionskostnaden ingår även kostnader för projektering och byggledning, i den mån de kan hänföras direkt till den enskilda reinvesteringen.

I underhåll ingår avhjälpare och förebyggande underhåll samt miljöåtgärder. Det avhjälpare underhållet är i första hand akut felavhjälpare, åtgärdande av besiktningssanmärkningar och skador samt vintertjänster. Det förebyggande underhållet genomförs för att minska risken för fel eller försämring av anläggningens funktion. Exempel på förebyggande underhåll är spåråtgärdsåtgärder, spårriktning och mindre slipersbyten. Till förebyggande underhållsåtgärder räknas också besiktningar och tillståndsmätningar. I kostnaden ingår även åtgärder som utförs i Trafikverkets roll som beställare av underhållsåtgärder såsom upphandling, kontraktsstyrning, byggledning och leveransuppföljning.

I drift av anläggningen ingår tekniska, administrativa och styrande åtgärder som inte är underhållsåtgärder utan en direkt del i leveransen av tåglägen. I kostnaden ingår exempelvis

elkostnader för att driva järnvägsanläggningen (i huvudsak växelvärmesystem, signalsystem och bangårdsbelysning), tele- och radiokommunikation samt teletransmission.

Civil beredskap är i ett uppbyggnadsskede utifrån riktlinjer i totalförvarspropositionen. Den verksamhet kopplad till krisberedskap och höjd beredskap som är relaterad till vidmakthållande av järnväg omfattar åtgärder för 1,6 miljarder kronor under planperioden. I detta innefattas bland annat förstärkning av informationssäkerhet, bemanning av beredskapsverksamheten, beredskaps- och kontinuitetsplanering, fysisk säkerhet, utbildning och övning samt beredskapsmaterial.

### **It-anläggningen**

I kostnaden ingår underhåll och den operativa driften av it-infrastrukturen för järnvägssystemet inklusive drift och förvaltning av it-miljöer, teknikutrymmen, kommunikations- och radionät, utrustning i trafikledningscentraler samt verksamhetsutveckling.

### **Trafikledning**

I kostnaden ingår trafikledning som är den operativa driften av trafikcentraler, övervakning av anläggningen och avrop av akut underhåll, förvaltning, tillhandahållandet av öppna data samt verksamhetsutveckling.

### **Planering**

I kostnaden för planering ingår att samla in och utvärdera behov av transporter, skapa och beskriva förutsättningar för planering av trafik och tilldela kapacitet. Dessutom ingår även att reglera och följa upp trafik samt viss verksamhetsutveckling.

### **Övrigt**

I övriga kostnader för underhållsverksamheten ingår förvaltning av informationssystem, analyser och prioriteringar, strategier, miljöstöd, handläggning av ledningsärenden samt utveckling, standardisering och normering av underhåll och järnvägsnätet. Även kvalitetsavgifter ingår i övriga kostnader.

### **Intäkter från banavgifter**

Banavgifter tas ut med stöd i järnvägslagen (2004:519) och ska bidra till att finansiera vidmakthållandet av järnvägen. De ska minst motsvara järnvägens marginalkostnader för drift, underhåll och reinvesteringar. Trafikverket har låtit ta fram nya skattningar av marginalkostnaderna (ASEK 7.0), och beräknat vilka intäkter en tillämpning av dessa skulle generera utifrån gällande trafikprognoser. Med dessa förutsättningar kommer banavgifterna att generera cirka 26,9 miljarder kronor under tolvårsperioden. Beloppet inkluderar intäkter från bokningsavgifter och kringtjänster.

## 7 Utveckling

Kapitlet inleds med en sammanställning av hur Trafikverket har fördelat medlen **mellan** de olika områden som redovisas i separata avsnitt. Fördelning **inom** respektive område redovisas i respektive avsnitt.

Enligt direktivet ska 437 miljarder kronor användas till utveckling av transportsystemet. Av detta bedömer regeringen att cirka 42 miljarder kronor ska gå till den preliminära ramen för länsplanerna. Kvar av den tillgängliga ramen för nationell plan är därmed 395 miljarder kronor. Tabell 11 sammanfattar Trafikverkets förslag till fördelning av medel inom denna ram.

Tabell 11 Fördelning av medel inom utvecklingsramen. Miljarder kronor, avrundat.

Post	Kostnad
Namngivna investeringar	141
Etapper av nya stambanor	104
ERTMS	31
Övriga järnvägstekniksystem	13
Trimnings- och miljöåtgärder	42
Stadsmiljöavtal	9
Forskning och innovation	5
Planering och myndighetsutövning	17
Räntor, bidrag med mera	33
<b>Summa</b>	<b>395</b>

Notering: Namngivna investeringar är exklusive nya stambanor, ERTMS och järnvägstekniksystem.

Den föreslagna ramen för namngivna investeringar baseras på uppdaterade anläggningskostnader för befintliga objekt och de nya kandidater som Trafikverket föreslår. Som beskrivits i avsnitt 1.2 behöver flera objekt skjutas framåt i tiden eller minskas i omfattning för att möjliggöra genomförande av gällande plan samt de satsningar som anges i direktivet respektive beskrivs nedan. Dessa senareläggningar och besparingar beskrivs närmare i avsnitt 7.3. Vid valet av vilka objekt som ska senareläggas eller minskas i omfattning har flera olika faktorer beaktats. Viktiga faktorer i värderingen har varit var projekten ligger i planeringsprocessen och att många relativt omogna projekt i nuvarande plan fått ökade kostnader, bland annat till följd av förändrad omfattning.

Regeringen gav den 29 juli 2021 Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan med syfte att möjliggöra en byggstart för sträckan inom ramen för nästkommande infrastrukturplan (I2021/02073). Trafikverket bedömer att 3 miljarder kronor är en väl avvägd avsättning för påbörjandet av den kvarvarande etappen, med hänsyn till genomförda byggstarter och pågående planläggningsarbete längs Norrbotniabanan samt förutsättningarna i övrigt. Beloppet ingår i kostnaden för namngivna investeringar.

I direktivet anges att Trafikverkets planförslag bör innefatta investeringar på de nya stambanorna för höghastighetståg till ett belopp av 107 miljarder kronor. Eftersom

förutsättningar i dagsläget saknas för att komma fram i pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås har senareläggning av delar av genomförandet av nya stambanor och därmed omfördelning av medel under planperioden varit nödvändiga. Trafikverket föreslår därför att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden.

Trafikverket föreslår i avsnitt 7.8 objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser. Det gäller etapper av Norrbotniabanan och av nya stambanor för höghastighetståg.

ERTMS är den stora satsningen i planförslaget på att modernisera och digitalisera järnvägen, och de 31 miljarder kronor Trafikverket föreslår bygger på den nya utrullningsplanen som omfattar hela järnvägsnätet exklusive Inlandsbanan, Peberholmen och vissa pilotbanor. Den föreslagna planeringsramen avser den markbaserade delen av järnvägssystemet och inkluderar utveckling av den delen med cirka 5 miljarder kronor, baserat på bästa tillgängliga kunskap. För att rymmas inom utvecklingsanslagets ram föreslås en något långsammare utrullningsplan jämfört med vad som beskrevs i utgångspunkterna i avsnitt 1.2, vilket minskar belastningen med drygt 9 miljarder kronor under planperioden. Den föreslagna utrullningsplanen innebär att ERTMS planeras vara färdigutbyggt 2040–2045. Motiv och konsekvenser redovisas i avsnitt 7.9.

Införandet av ERTMS är beroende av andra systemövergripande investeringar såsom fiber- och radiokommunikation samt krypteringsnycklar för säkerhet i kommunikationen. Dessa åtgärder har Trafikverket prioriterat med utgångspunkt i de behov som utrullningen av ERTMS ger, och de beskrivs i avsnitt 7.9. Den totala kostnaden för fortsatt utbyggnad av dessa järnvägstekniksystem under planperioden är 13 miljarder kronor.

När det gäller trimnings- och miljöåtgärder föreslår Trafikverket en ram på cirka 42 miljarder kronor, vilket är en ökning med nära 5 miljarder kronor jämfört med gällande plan. I detta ingår avsättningar till särskilda trafiksäkerhets-, cykel- och näringslivspotter. Även om detta är en ökning jämfört med gällande plan är det ändå avsevärt mindre än de behov som Trafikverket beräknade i inriktningsplaneringen. Eftersom dessa åtgärder ofta är effektiva och ligger i linje med fyrstegsprincipen hade det varit önskvärt att kunna avsätta en större ram, men Trafikverket bedömer att planeringsförutsättningarna inte medger det. I avsnitt 7.1 utvecklas den föreslagna satsningen närmare, inklusive fördelningen mellan åtgärdsområden och vissa potter.

Trafikverket föreslår en satsning som säkerställer stadsmiljöavtalens fortsatta bidrag till en mer hållbar stadsutveckling och som fortsatt gör stödet tillgängligt för städernas behov av energieffektiva lösningar. Trafikverket avser att utvärdera avtalen inför en kommande planrevidering, i syfte att ta fram ett beslutsunderlag för hur den fortsatta satsningen och utvecklingen av stadsmiljöavtal kan formuleras efter 2030. Utifrån detta föreslår Trafikverket att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030 – totalt 9 miljarder kronor under planperioden.

Resurserna till forskning och innovation föreslås vara oförändrade, det vill säga 4,9 miljarder kronor, vilket svarar mot de behov Trafikverket redovisade i inriktningsplaneringen. Till detta kommer 3,6 miljarder kronor från vidmakthållandeanslaget.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med innovation i utvecklingen av transportinfrastrukturen. Digitaliseringens påverkan på transportsystemet, en plan för fortsatt elektrifiering och förslag på fyra objekt som bedöms som lämpliga för innovativa lösningar redovisas i avsnitt 7.5.

För såväl planering och myndighetsutövning som räntor, amortering och bidrag föreslås så realistiska ramar som möjligt.

## 7.1. Trimnings- och miljöåtgärder

Trimnings- och miljöåtgärder delas in i tre åtgärdsområden: tillgänglighet, trafiksäkerhet och miljö. Syftet är att med mindre (upp till 100 miljoner kronor) och effektiva åtgärder utveckla och förbättra transportsystemets funktion. Planering och prioritering görs i Trafikverkets årliga verksamhetsplanering, vilket ger en värdefull flexibilitet i genomförandet av åtgärderna.

I tabell 12 sammanfattas Trafikverkets förslag på fördelning inom trimnings- och miljöåtgärder och innehållet inom de preciserade åtgärdsområdena under planperioden beskrivs. Mer information finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder.<sup>39</sup>

### 7.1.1. Trafikverkets förslag

Tabell 12 Förslag till ram för respektive åtgärdsområde samt förslag till indikativ ram för respektive preciserat åtgärdsområde för trimnings- och miljöåtgärder 2022–2033. Miljoner kronor.

Åtgärdsområden	Indikativ ram 2022–2033
<b>Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet, varav:</b>	<b>16 900</b>
<i>Kapacitet och kvalitet (inkl. näringslivspott)</i>	10 800
<i>Kollektivtrafik</i>	2 600
<i>Ökad och säker cykling</i>	1 700
<i>Klimatanpassning</i>	1 100
<i>It-infrastruktur</i>	700
<b>Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet</b>	<b>12 000</b>
<b>Miljöåtgärder, varav:</b>	<b>13 100</b>
<i>Buller och vibrationer</i>	2 500
<i>Landskap</i>	4 700
<i>Vatten</i>	2 000
<i>Förorenade områden</i>	3 900
<b>Totalt, indikativ ram</b>	<b>42 000</b>

Inom trimnings- och miljöåtgärder har avvägningar gjorts mellan och inom de olika åtgärdsområdena. Trafikverkets förslag till indikativ fördelning är gjort för att på bästa sätt möta de transportpolitiska målen, klimatmålen och etappmålen samt bidra till att utveckla transportsystemets funktion.

<sup>39</sup> Trafikverket (2021). Trimnings- och miljöåtgärder – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:188.



### 7.1.2. Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet

Trimningsåtgärder för bättre tillgänglighet är åtgärder som syftar till att förbättra tillgänglighet, användbarhet, robusthet, kapacitet och kvalitet för resenärer och godstransporter på vägar, järnvägar och i farleder. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall även effekter på hänsynsmålen inklusive klimatmålen. Åtgärdsområdet delas in i följande fem preciserade åtgärdsområden: kapacitet och kvalitet, kollektivtrafik, ökad och säker cykling, klimatanpassning järnväg samt it-infrastruktur.

Inom kapacitet och kvalitet syftar åtgärderna till att åtgärda brister på vägar, järnvägar och farleder när det gäller kapacitet, robusthet, punktlighet och användbarhet. Den indikativa ramen för kapacitet och kvalitet uppgår till cirka 30 procent av det uppskattade behovet. Av detta behov bedöms cirka 70 procent utgöra åtgärder som främjar godstransporter. Förslaget till indikativ ram innebär att det behövs hårda prioriteringar mellan de enskilda åtgärderna. Fokus kommer bland annat läggas på åtgärder som möjliggör överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt kapacitetsåtgärder på järnväg. I förslaget ingår också Trafikverkets elektrifieringsprogram (se avsnitt 7.5.2). Åtgärder för att möjliggöra längre fordonsekipage för godstransporter på väg skulle skapa stora samhällsnyttor i form av stärkt konkurrenskraft för näringslivet, minskade utsläpp, slitage och olyckor till marginella kostnader. För detta krävs dock först en förordningsändring. Förslaget innebär att kvaliteten, kapaciteten och robustheten i transportinfrastrukturen fortsatt kan stärkas för att bidra till att ge näringslivet förutsättningar för tillväxt och utveckling, inte minst när det gäller järnväg och sjöfart. Flertalet åtgärder visar god samhällsekonomisk lönsamhet.

I förslaget ingår näringslivspotten där Trafikverket har bedömt att nuvarande inriktning bidrar till effektiva intermodala transportlösningar. Det handlar om att tillsammans med näringslivet identifiera åtgärder i den statliga järnvägsinfrastrukturen som är motiverade av näringslivets behov, exempelvis effektivisering av anslutningar till terminaler för omlastning av gods. När det gäller medelstillelningen konstaterar Trafikverket att nuvarande omfattning ligger i paritet med behoven, eftersom det hittills inte har uppstått någon situation där näringslivspotten inte kunnat finansiera åtgärder som näringslivet prioriterat. Trafikverket föreslår därför att inriktningen och omfattningen på 1,2 miljarder kronor i näringslivspotten lämnas oförändrad.

Den indikativa ramen för kollektivtrafik uppgår till närmare 55 procent av det uppskattade behovet. Under de senaste åren har Trafikverket tillgänglighetsanpassat busshållplatser och stationer utmed hela det statliga väg- och järnvägsnätet. Trots dessa satsningar återstår fortfarande många hinder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna resa med kollektivtrafiken. Av den anledningen kommer fokus även fortsättningsvis att ligga på att anpassa busshållplatser längs det nationella stamvägnätet och järnvägsstationer för personer med funktionsnedsättning, samt att förbättra möjligheterna för arbetspendling både i tätorter och i gles- och landsbygder.

Förslaget innebär bland annat att kollektivtrafikens konkurrenskraft kan stärkas och därigenom bidra till förbättringar av människors hälsa och miljö. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är kollektivtrafiken särskilt viktig för vissa åldersgrupper, vissa socioekonomiska grupper, personer med funktionsnedsättning och boende på landsbygden. En samlad effektbedömning har gjorts för åtgärden busskörfält som visar positiva effekter vid höga resenärflöden och stor överflyttning till kollektivt resande.

Regeringen har i direktivet angett att Trafikverket inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder bör föreslå en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. De största behoven i det statliga vägnätet bedöms finnas längs de regionala vägarna. Det är även här som potentialen för ökad cykling bedöms vara störst. Längs det nationella stamvägnätet finns fortsatt behov av att skapa goda förutsättningar för barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier samt resor till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. Trafikverket föreslår därför en ökad satsning på området genom cykelpotten. Det uppskattade åtgärdsbehovet för ökad och säker cykling (cykelpotten) är inte möjligt att ange eftersom behovet på de regionala vägarna inte har sammanställts. Åtgärderna inom ökad och säker cykling kan också bidra till att stärka de socioekonomiskt svaga områdenas möjlighet till en ökad vardagsmobilitet. Den samhällsekonomiska nyttan är beroende av en mängd parametrar såsom antal cyklister, hastighet på vägen, geografisk plats med mera.

För att främja ökad och säker cykling i hela landet föreslår Trafikverket att det under perioden 2022–2027 avsätts 600 miljoner kronor till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Samfinansieringen kan vara högst 50 procent av statens åtgärdskostnad i länsplanen. Trafikverket föreslår att medel till samfinansiering fördelas procentuellt lika till de regionala planerna utifrån cykelåtgärder i beslutade länsplaner. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering – åtgärder som bidrar till ökad och säker cykling.

Den indikativa ramen för klimatanpassning uppgår till cirka 80 procent av det behov som är känt idag. Det saknas en fullständig bild av vad som krävs för att anpassa transportsystemet till klimatförändringarna och Trafikverket behöver fortsätta prioritera arbetet i kommande plan. Med den föreslagna nivån kan Trafikverket fortsätta arbetet i ungefär samma takt som idag. Förslaget innebär att Trafikverket kan genomföra åtgärder som ökar robustheten och tillförlitligheten i järnvägssystemet. Eftersom det statliga järnvägsnätet är omfattande kan inte hela infrastrukturen klimatanpassas. I arbetet med klimatanpassning är därför riskidentifiering och riskreducering ett av de viktigaste områdena att arbeta med. Det har inte varit möjligt att göra samhällsekonomiska bedömningar av detta åtgärdsområde.

Den indikativa ramen för it-infrastruktur uppgår till närmare 60 procent av det uppskattade behovet – ett behov som är osäkert, bland annat mot bakgrund av den snabba teknikutvecklingen. Förslaget innebär att Trafikverket kan fortsätta att utveckla it-infrastrukturen, vilken är en förutsättning för att klara den ökade digitaliseringen. Under planperioden åtgärdas framför allt föråldrad teknik som inte kan hantera ökade volymer eller integreras med modern teknik. Dessutom genomförs åtgärder som säkerställer nödvändig datakommunikation med väg- och järnvägsanläggningen.

#### 7.1.3. Trimningsåtgärder för bättre trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetsåtgärder syftar huvudsakligen till att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet. På järnväg bidrar åtgärderna också till ökad robusthet och punktlighet genom att risken för olyckor eller incidenter minskar. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska hänsynsmålet men i många fall även effekter på funktionsmålet och klimatmålen.

Den indikativa ramen för trafiksäkerhetsåtgärder uppgår till närmare 70 procent av behovet. Förslaget innebär att Trafikverket kan fortsätta satsningen mot etappmålet och Nollvisionen genom att öka säkerheten på det nationella stamvägnätet. Åtgärder som ökar säkerheten för

fotgängare och cyklister kommer även under denna planperiod att vara ett viktigt område eftersom antalet allvarligt skadade i trafikolyckor på väg har ökat och nu är fler än skadade i bil. För att komma till rätta med de största bristerna inom järnvägsanläggningen kommer Trafikverket under planperioden att fortsätta höja säkerhetsnivån i plankorsningar samt fortsätta arbetet med åtgärder för att förhindra obehörigt spårbedrädande och därmed minska antalet omkomna. Inriktningen är att säkra järnvägen mot intrång i närheten av bebyggelse eller andra platser där människor vistas. Möjligheten att uppnå etappmålen och Nollvisionen är helt beroende av att flera aktörer vidtar åtgärder.

För att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten föreslår Trafikverket att 1,25 miljarder kronor avsätts under perioden 2022–2027 till samfinansiering av mittsepareringsåtgärder och mitträffling på det regionala vägnätet. Samfinansieringen kan vara högst 50 procent av statens åtgärds kostnad i länsplanen. Trafikverket föreslår att medel för samfinansiering fördelas procentuellt lika baserat på mötsepareringsåtgärder och mitträffling i beslutade länsplaner. Länsplaneupprättarna ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering – åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet.

#### 7.1.4. Miljöåtgärder

Miljöåtgärder syftar till att förbättra miljöprestandan i befintlig infrastruktur för att minska trafikens och infrastrukturens negativa omgivningspåverkan. Bristande miljöprestanda kan exempelvis bero på att anläggningen har byggts när kraven var lägre än idag eller att nyttjandet av anläggningen har förändrats (till exempel genom ökad trafik). Miljöområdet är i flera delar styrt av nationella lagar och förordningar samt EU-krav. Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska hänsynsmålet. Inom vissa åtgärdsområden saknas det fullständigt underlagsmaterial som visar behovet på en detaljerad nivå, vilket gör att det är svårt att kvantifiera behoven.

Miljöåtgärder delas in i följande fyra områden: buller och vibrationer, landskap (natur- och kulturåtgärder), vatten samt förorenade områden. Den indikativa ramen för buller och vibrationer uppgår till cirka 55 procent av behovet. Nivån möjliggör för Trafikverket att fortsätta arbetet i ungefär samma takt som idag samt hantera förelägganden. Förslaget innebär att buller- och vibrationsdämpande åtgärder genomförs för att åstadkomma en bättre livsmiljö och hälsa för en del av dem som bor eller går i skola längs befintlig statlig infrastruktur och som är utsatta för buller och vibrationer över vissa riktvärden. Flertalet åtgärder för att minska bullerstörningar visar en hög samhällsekonomisk lönsamhet och bidrar till hänsynsmålet.

Den indikativa ramen för området landskap är cirka 13 procent av behovet. Det innebär att fokus kommer att ligga på åtgärder som lagstiftningen kräver samt åtgärder som begränsar spridningen av invasiva arter i artrika infrastrukturmiljöer. Även åtgärder som minskar barriäreffekter samt olyckor med vilt och ren kommer att prioriteras eftersom dessa olyckor genererar höga kostnader för samhället. Även stängsling av väg och järnväg bidrar till att minska antalet renpåkörningar, samtidigt som förhållandena för rensköterna att arbeta i anslutning till vägen eller järnvägen förbättras och olycksrisken för trafikanterna minskar. Att minska barriäreffekterna genom att anlägga passager för renar är också en viktig förutsättning för att möjliggöra samernas årstidsbundna förflyttning av renar mellan betesområden och för att kunna bedriva renskötsel. För att få till stånd funktionella passager som tillgodoser både rennäringens och transportsystemets behov, avser Trafikverket att ha

en nära dialog med Sametinget och berörda samebyar vid planeringen och genomförandet av åtgärder.

Den indikativa ramen för området vatten är drygt 30 procent av behovet. Fokus inom området vatten kommer under planperioden inriktas på att säkerställa dricksvattenförsörjning och ekologiskt skyddsvärda vatten.

Den indikativa ramen för förorenade områden är cirka 60 procent av bedömt behov, exklusive miljögarantin. Under planperioden kommer arbetet att fokusera på undersökningar, förelägganden samt mindre kostsamma saneringar. Området omfattar också den så kallade miljögarantin, vilket innebär ersättning motsvarande 2,6 miljarder kronor till vissa statliga bolag.

## 7.2. Stadsmiljöavtal

Trafikverket får enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer ge stöd till kommuner och regioner för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar. Åtgärderna ska leda till energieffektiva lösningar med låga utsläpp av växthusgaser och bidra till att miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö nås. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik, cykeltrafik eller godstransporter.

Under perioden 2015–2021 har 117 stadsmiljöavtal tecknats i åtta ordinarie utlysningar. I avtal tecknade 2015–2016 (tre utlysningar) var endast kollektivtrafikåtgärder stödberättigade. Från och med 2017 kan stöd även beviljas för cykelåtgärder. Beslutat stöd 2015–2021 uppgår till 5,7 miljarder kronor, varav 3,4 miljarder kronor är till kollektivtrafikåtgärder, 1,2 miljarder kronor är till cykelåtgärder och 1,1 miljarder kronor är till kombinerade kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Totalt ingår cirka 340 åtgärder och cirka 800 motprestationer i de beslutade avtalen. Det är 80 unika parter i avtalen, och vissa av dem ingår i flera avtal. Utöver de beviljade stadsmiljöavtalen har ett avtal (Ultunalänken) på 900 miljoner kronor från stadsmiljöavtalens budget beslutats via förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

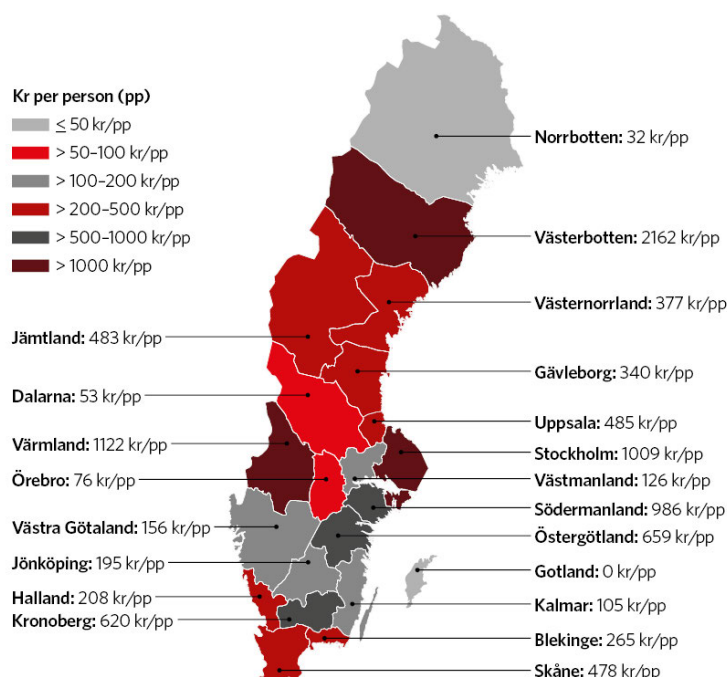
Enligt regeringens direktiv om nationell plan behöver stadsmiljöavtalen utvecklas och effektiviseras för att främja alternativ till bil i städerna, och för att andelen som reser med cykel ska öka. K2, Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, har utvärderat effekterna av 65 genomförda stadsmiljöavtal i de fyra första ansökningsomgångarna, 2015–2017.<sup>40</sup> Utvärderingen pekar på en del positiva effekter, men Trafikverket menar att säkra slutsatser om avtalens effekter ännu är svåra att dra.

---

<sup>40</sup> K2 (2021), Effekter av stadsmiljöavtalet – Utvärdering av försöksperioden 2015–2018, Working Paper 2021:10.

Så som regeringen angett i direktiven finns det en till viss del ojämn spridning av hur mycket medel som hittills har beviljats för stadsmiljöavtal till olika kommuner, vilket också framgår av figur 28. Fördelningen beror i huvudsak på att antalet ansökningar om medel skiljer sig åt mellan kommuner och regioner. Utgångspunkten för fördelning av medel från stadsmiljöavtal är att syftet i förordningen ska uppfyllas. En förutsättning för att stöd ska kunna beviljas är att en ansökan lämnas in. Hittills har stöd beviljats till alla ansökningar som inkommit och som uppfyllt förordningens syfte.

Figur 28 Beviljade medel från stadsmiljöavtal. Indelat efter län. Datum 2021-07-08.



Beviljat stöd per capita är förhållandevis lågt i vissa delar av landet. Det är dock inte brist på medel som gör att exempelvis Norrbotten eller Västra Götaland inte har beviljats mer medel, utan snarare brist på kvalificerade ansökningar.

Regeringen skriver att Trafikverket bör eftersträva att medel från stadsmiljöavtalen fördelas mer jämnt över landet. Om utgångspunkten ska vara en viss regional fördelning bedömer Trafikverket att det finns en risk för att det inte blir möjligt att bevilja stöd till åtgärder i vissa regioner på grund av att stödet inte räcker till, samtidigt som stöd inte kan beviljas i andra regioner på grund av att inte tillräckligt stora eller många ansökningar inkommer. En regional fördelning kan också innebära en risk för att större åtgärder inte kan få maximal stödutdelning, vilket kan leda till att flera stödformer måste kombineras i högre grad. Det försvårar hanteringen för såväl de sökande som Trafikverket. Dessutom ger inte förordningen stöd för att utgå från en regional fördelning som kriterium för att bevilja stöd.

Trafikverket sprider information om stadsmiljöavtal. Inför varje utlysning genomförs flera digitala informationstillfällen som är öppna för alla intresserade. Trafikverket uppmuntrar kommuner och regioner som planerar att genomföra åtgärder som bedöms uppfylla förordningens syfte att ansöka om stadsmiljöavtal. Inför en ansökan kan kommuner och regioner kontakta Trafikverket för att få stöd i ansökningsförfarandet. Trafikverket genomför även årliga avstämningsmöten med kommuner och regioner om beviljade avtal där Trafikverket även informerar om kommande utlysningar.

Trafikverket föreslår en satsning som säkerställer stadsmiljöavtalens fortsatta bidrag till en mer hållbar stadsutveckling samt fortsatt gör stödet tillgängligt för städers behov av energieffektiva lösningar. Stadsmiljöavtal som beviljas löper över många år, vilket innebär att stadsmiljöavtal som är beslutade i tidigare års ansökningar in-tecknar cirka en tredjedel av den föreslagna ramen fram till 2030 på 9 miljarder kronor. Trafikverket avser att utvärdera avtalen inför en kommande planrevidering, i syfte att ta fram ett beslutsunderlag för hur den fortsatta satsningen och utvecklingen av stadsmiljöavtal kan formuleras efter

2030. Utifrån detta föreslår Trafikverket att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030, totalt 9 miljarder kronor under planperioden.

### 7.3. Namngivna investeringar

I kapitlet beskrivs på en övergripande nivå Trafikverkets förslag på namngivna investeringar, det vill säga investeringar med en beräknad totalkostnad över 100 miljoner kronor i statliga vägar och järnvägar, bidrag till åtgärder i allmänna farleder och slussar<sup>41</sup> och statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera<sup>42</sup>. En sammanställning av förslagen till namngivna investeringar framgår av bilaga 1 där även resursfördelningen till andra verksamheter redovisas.

Namngivna investeringar motsvarar åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 3 (bygg om) och steg 4 (bygg nytt). Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket i sitt förslag utgå från att den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 ska fullföljas. Trafikverket har möjlighet att anpassa planeringsarbetet utifrån rådande förutsättningar så att planen kan fullföljas på ett effektivt sätt. Regeringen pekar i direktivet även ut ett antal investeringsåtgärder som bedöms vara viktiga för infrastrukturen i Sverige.

Generellt gäller att åtgärder som drift- och underhållsåtgärder (steg 2) eller trimnings- och miljöåtgärder (huvudsakligen steg 3) tidigare prövats och ofta genomförts men bedömts som otillräckliga. Åtgärdsbehoven hänger ofta samman med äldre infrastruktur som inte klarar moderna krav på kapacitet, restider, säkerhet eller miljö och som därför behöver ersättas eller kompletteras – men även helt nya anläggningar för att möta samhälls- och trafikutvecklingen. Hur steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen i övrigt bedömts för de åtgärder som föreslås, redovisas i underlagsrapporten om namngivna investeringar.<sup>43</sup> Underlagsrapporten har avgränsats till att beskriva de nya objekt som föreslås och omfattar alltså inte objekt som ingår i gällande plan. Inte heller objektet Norrbottenbanan Skellefteå–Luleå som regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att planlägga omfattas.

För detaljerade beskrivningar av de namngivna investeringarna inklusive svar på de frågor om respektive namngiven investering som finns i regeringens direktiv, hänvisas till underlagsrapporten om namngivna investeringar<sup>44</sup> och till investeringsobjektens samlade effektbedömningar<sup>45</sup>.

#### 7.3.1. Trafikverkets förslag

Trafikverkets förslag innebär i huvudsak att den gällande nationella planen för åren 2018–2029 fullföljs, kompletterad med utpekade satsningar i regeringens direktiv som avser nya stambanor för höghastighetståg och Norrbottenbanan mellan Skellefteå och Luleå. Därutöver prioriteras den modernisering av järnvägens signalsystem som bedömts som oundgänglig under planperioden. Vidare har nya objekt prioriterats i planförslaget för att tillgodose de behov som uppstår i Norrbotten och Västerbotten till följd av pågående industrietableringar. Därutöver har ett antal ytterligare nya objekt prioriterats.

---

<sup>41</sup> SFS 2009:236, Förordning om en nationell plan för transportinfrastruktur.

<sup>42</sup> SFS 2009:237, Förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

<sup>43</sup> Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224.

<sup>44</sup> Ibid

<sup>45</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekoniskt-beslutsunderlag/>

Dessa prioriteringar samt de ökade kostnader som genomförandet av den gällande planen innebär, medför att genomförandetiderna för ett antal namngivna investeringar har förskjutits så att delar av deras finansiering ligger efter 2033. De investeringar detta gäller redovisas längre ner i kapitlet.

### 7.3.2. Ekonomisk sammanställning

I tabell 13 redovisas en ekonomisk sammanställning över investeringar i väg, järnväg samt farleder och slussar.

Tabell 13 Ekonomisk sammanställning av namngivna investeringar.

Verksamhet	Planförslag 2022–2033, mnkr, prisnivå 202102
<b>Väginvesteringar</b>	<b>46 008</b>
<b>Järnvägsinvesteringar, varav:</b>	<b>232 547</b>
<i>Etapper nya stambanor</i>	104 000
<i>ERTMS (European Rail Traffic Management System)</i>	30 776
<i>Ny optoanläggning inklusive vägklassificering</i>	3 719
<i>Utveckling och förvaltning teletransmissionsanläggning</i>	1 635
<i>Införande av Future Railway Mobile Communications System</i>	3 372
<i>Nationellt tågledningssystem</i>	412
<i>Fjärrstyrning av järnväg</i>	196
<i>Kraftförsörjning</i>	3 878
<i>Längre, tyngre, större tåg</i>	2 821
<i>Övriga större investeringar järnväg</i>	81 738
<b>Sjöfartsinvesteringar</b>	<b>10 503</b>
<b>Totalt</b>	<b>289 058</b>

Några investeringar inom luftfart föreslås inte, eftersom förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur inte medger investeringar i vare sig flygplatser eller de system som används för att styra användningen av luftrummet. Däremot innehåller planförslaget utbyggnad av ny stambana för höghastighetståg mellan Göteborg och Borås via Landvetters flygplats.

Under samrådet som föregått detta planförslag har bland annat Näringslivets transportråd och branschorganisationen Svensk Sjöfart framhållit att nya isbrytare behöver anskaffas, och anfört skäl för att betrakta en sådan anskaffning som en infrastrukturåtgärd. Trafikverket anser emellertid att ovan nämnda förordning inte medger investering i isbrytare. I regeringens direktiv till Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell plan anges för övrigt i punkten 2.1 att planen ska omfatta den infrastrukturplanering för bland annat sjöfart som Trafikverket ansvarar för.

### 7.3.3. Övergripande karakteristik av investeringarna

De förslag till investeringar som ingår i planförslaget redovisas mer ingående i underlagsrapporten om namngivna investeringar som ett komplement till denna övergripande karakteristik.

#### 7.3.3.1. Järnväg

Planförslaget innehåller stora systemutvecklande satsningar på stråken södra/västra Sverige–mellersta Sverige–Västerbotten och Norrbotten. Det handlar i huvudsak om sedan tidigare beslutade objekt i tre delsträckor på nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Malmö respektive Stockholm och Göteborg, en förlängning av järnvägen mellan Älmhult och Olofström ner till kusten vid Karlshamn samt i Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå. En ny delsträcka på Norrbotniabanan i detta planförslag är delen Skellefteå–Luleå. Planförslaget innehåller även nya åtgärder för att möta industrisatsningen på fossilfritt stål i Norrbotten genom förslag på ytterligare kapacitetsförbättringar på Malmbanan inklusive åtgärder på Luleå station. Vidare föreslås anpassningar på Ostkustbanan och Västkustbanan för att kunna köra tåg i hastigheter upp emot 250 km/tim. Stora resurser föreslås även till modernisering av järnvägens signalsystem ERTMS, i sig en förutsättning för att kunna öka hastigheten till 250 km/tim, se avsnitt 7.9.

Sedan tidigare plan ingår också större investeringar över 500 miljoner kronor på exempelvis Malmbanan, Godsstråket genom Bergslagen mellan Storvik och Mjölby samt Västkustbanan. Till det kan läggas åtgärder för ökad kapacitet och hastighet på Mittbanan, Ostkustbanan, Dalabanan och Västra stambanan.

Utöver dessa finns ett stort antal åtgärder under 500 miljoner kronor på befintliga järnvägar för att förbättra kapacitet och punktlighet för person- och godstrafik. Det handlar om exempelvis åtgärder för långa tåg, mötesstationer, kraftförsörjning, olika trimningspaket för att öka kapacitet och minska restider. Flertalet av dessa är redan tidigare beslutade, men även några nya förslag har tillkommit.

#### 7.3.3.2. Farleder och slussar

Inom sjöfartsområdet innehåller planförslaget redan tidigare beslutade utbyten och uppgraderingar av slussarna i Trollhättan och Södertälje liksom förbättrade farleder till Göteborg, Luleå, i Mälaren och mellan Landsort och Södertälje.

#### 7.3.3.3. Väg

Förslagen på det nationella stamvägnätet<sup>46</sup> ingår i huvudsak i den gällande nationella planen för 2018–2029. Åtgärder på väg har generellt en lägre kostnad än de inom järnväg och har också en funktion som är mer lokal och regional. Huvudsakligen bidrar vägåtgärderna till att förbättra trafiksäkerheten och att minska restiden och därmed till regionförstoring. Tidigare beslutade större projekt i förslaget med en kostnad över 500 miljoner kronor är E4 Förbifart Stockholm (pågår), E10 Morjärv–Svartbyn, E4 Kongberget–Gnarp, Tvärförbindelse Södertörn, E22 Förbi Söderköping, E18 Köping–Västjädra och E20 genom Västra Götaland. Utöver dessa finns ett stort antal tidigare beslutade mindre förslag som domineras av trafiksäkerhetsförbättringar genom mötesseparering fördelade över landet. Exempelvis innebär förslaget att enbart tre längre delsträckor på E4 mellan Helsingborg och Haparanda återstår att mötesseparera om planförslaget genomförs.

Nya större vägobjekt över 500 miljoner kronor i planförslaget är E4 Förbifart Skellefteå och E14 Blåberget–Matfors.

#### 7.3.4. Förslag på tillkommande investeringsobjekt

För att möta de senaste årens samhällsutveckling har Trafikverket bedömt det som nödvändigt att, trots det begränsade ekonomiska utrymmet, bereda utrymme för några

---

<sup>46</sup> I det nationella stamvägnätet ingår alla Europavägar och flera större riksvägar. Investeringar i övrigt statligt vägnät hanteras i respektive regions länsplan för regional transportinfrastruktur.



tillkommande namngivna investeringsobjekt med en total kostnad över 100 miljoner kronor utöver de som redan finns i gällande plan. Finansieringen för dessa nytillkomna objekt ligger helt eller delvis inom planperioden. Tillkommande investeringar inom ERTMS redovisas i avsnitt 7.9.

De motiv som ligger bakom dessa förslag är av olika slag. Utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Skellefteå och Luleå är utpekad av regeringen. I flera andra investeringsobjekt är den ekonomiska belastningen på nationell plan låg eftersom åtgärderna i den statliga nationella infrastrukturen helt eller till större delen finansieras av annan, ofta lokal eller regional part. Satsningar från näringslivet och andra aktörer som de i Norrbotten och Västerbotten är andra motiv till varför flera investeringsobjekt föreslås.

Objekten är följande från norr till söder:

### **Kiruna, ny järnvägsstation**

Total kostnad 1 371 miljoner kronor (förutsätter full medfinansiering av extern part/externa parter).

Objektet innehåller utbyggnad av en ny station i Kiruna anpassad till den nya centrumplaceringen i Kiruna. Den nuvarande stationen är placerad vid Kiruna Malmbangård och är att betrakta som tillfällig. Utöver stationen innehåller objektet utbyggnad av cirka 7,5 kilometer nytt elektrifierat enkelspår för anslutande järnväg av spår från Svappavaara med mera.

### **Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå**

Total kostnad 23 269 miljoner kronor.

Regeringen har i direktivet angett att ”Utbyggnad av den därefter kvarvarande delen Skellefteå–Luleå bör påbörjas inom planperioden”. Planläggningen har påbörjats under 2021. När objektet är färdigställt kommer det att finnas en enkelspårig kustnära järnväg där tåg kan köra 200 till 250 km/h på sträckan mellan Bollstabruk/Kramfors och Luleå.

### **Åtgärder i Norrbotten och Västerbotten**

Total kostnad 2 877 miljoner kronor.

I Norrbotten sker omfattande satsningar på utveckling av ny, klimatsmart teknik inom tillverkning av stål. I Skellefteå i Västerbotten sker samtidigt en utbyggnad av tillverkning av batterier. Bägge investeringarna förväntas skapa en betydande efterfrågan på arbetskraft och transporter som behöver mötas med förbättrad kapacitet i transportsystemet. Trafikverket föreslår därför nedanstående åtgärder inom den ordinarie anslagsramen.

Åtgärderna i Norrbotten är finansierade med 53 procent av totalkostnaden under planperioden och kräver därför ytterligare finansiering efter 2033. Åtgärden i Skellefteå har en finansiering med 33 procent under planperioden. Om ytterligare medel kan tillföras, till exempel genom finansiering med infrastrukturavgifter, är åtgärderna möjliga att genomföra tidigare under planperioden. Detta behöver i så fall studeras ytterligare.

- SgöN<sup>47</sup> Sävastklinten–Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partiellt dubbelspår, kostnad 286 miljoner kronor
- Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1), kostnad 146 miljoner kronor (tillkommer 23 miljoner kronor i medfinansiering)

---

<sup>47</sup> Stambanan genom Övre Norrland.

- Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2), kostnad 337 miljoner kronor
- Malmbanan Kiruna–Riksgränsen Stax 32,5 ton, kostnad 405 miljoner kronor
- Malmbanan Svappavaara–Kiruna Stax 32,5 ton, kostnad 250 miljoner kronor.

Dessa åtgärder i Norrbotten syftar till att delvis möta de behov av ökad kapacitet och ökad robusthet på Malmbanan inklusive Luleå C som den planerade investeringen i ett nytt stålverk i Boden innebär. Den nya mötesstationen och det partiella dubbelspåret på en delsträcka mellan Boden och Luleå ökar kapaciteten på banan och bidrar därmed till att säkra kapaciteten för järnvägstransporter till och från hamnen Luleå. Objekten på Luleå C förenklar och effektiviserar terminalhanteringen men bidrar även till att öka kapaciteten, förbättra tillgängligheten och säkerheten för resande. Det finns också starka beroenden mellan det pågående införandet av det nya signalsystemet ERTMS på Malmbanan och åtgärderna på Luleå C. Höjningen av Stax<sup>48</sup> på Malmbanan till 32,5 ton innebär att exempelvis malmtågen kan lastas tyngre och därmed utnyttjas effektivare.

- E4 Förbifart Skellefteå, kostnad 1 429 miljoner kronor.

Med anledning av etableringen av batterifabriken Northvolt i Skellefteå och den snabba samhällsutveckling som nu sker i dess spår, finns ett ökat behov av att ge förutsättningar för såväl stadens utveckling som för resande och transporter i region Västerbotten. Trafikverket bedömer att en dragning av E4 förbi Skellefteå, tillsammans med det pågående bygget av Norrbotniabanan, på ett betydande sätt kommer att förbättra stadens miljö och dess utvecklingsmöjligheter samtidigt som behovet av person- och godstransporter med olika trafikslag kan tillgodoses, inte minst vad gäller de oskyddade trafikanterna. Objektet är samhällsekonomiskt lönsamt.

Mot bakgrund av de stora näringslivssatsningarna i Norrbotten och Västerbotten redovisar Trafikverket till regeringen den 30 november 2021 ett särskilt regeringsuppdrag<sup>49</sup> där mer omfattande åtgärder enligt fyrstegsprincipen föreslås för att underlätta denna industriutveckling. I denna redovisning, se avsnitt 7.4, föreslås finansieringen ske genom lån för att åstadkomma ett snabbt genomförande.

Om åtgärderna kan finansieras genom lån i enlighet förslagen med lånefinansiering, föreslår Trafikverket att E4 Förbifart Skellefteå alternativt att Norrbotniabanan Dåva–Skellefteå i Västerbottens län tillförs de därmed frigjorda medlen under planperioden.

### **Ådalsbanan, Västerasby vändslinga**

Kapacitetshöjande åtgärd med en kostnad på 122 miljoner kronor (cirka 55 miljoner kronor finansiering från länsplanen i Västernorrland).

Trafiken i stråket förväntas öka allt eftersom Norrbotniabanan byggs ut och företagsetableringarna i Norrbotten och Västerbotten genomförs. Järnvägen mellan Västerasby och–Långsele upprustas för närvarande och möjliggör tillsammans med en vändslinga i Västerasby ökade omlidningsmöjligheter mellan Botniabanan och Stambanan genom Övre Norrland. Vändslingan medför även att tågvikten kan ökas för godståg längs Norrlandskusten genom att backarna utmed Ådalsbanan undviks. Ådalsbanan och

<sup>48</sup> Största axellast.

<sup>49</sup> Regeringsuppdrag: Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Dnr I2021/02468.

Ostkustbanan kan också avlastas genom att godstågen, vid belastade tider med mycket persontrafik, leds via stambanan.

### **E14 Blåberget–Matfors**

Mötesseparering med en kostnad på 381 miljoner kronor (varav 5 miljoner kronor samfinansiering).

E14 förbinder Sundsvallsregionen med Östersund och Trondheim. Vägen har stor betydelse för näringslivets transporter av exempelvis timmer till industrin i Sundsvall, arbetspendling samt för turisttrafiken till och från Jämtland–Härjedalsfjällen. Delsträckan Blåberget–Matfors är en av delsträckorna med mest trafik på stråket och ligger på den västra infarten till Sundsvall. Sträckan har bristfällig framkomlighet och trafiksäkerhet där höga hastigheter ofta leder till svåra olyckor. Vägbredden är 13 meter och hastigheten är idag 90 och 100 km/tim. Vägen trafikeras av cirka 9 000 fordon/dygn. Ombyggnaden av nuvarande E14 till mötesfri väg bidrar till att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för fordon och gång- och cykeltrafikanter längs sträckan E14 Timmervägen–Stöde. Etappen utgör en prioriterad och samhällsekonomiskt lönsam del i den fortsatta utvecklingen av förbättrad trafiksäkerhet på E14.

### **Lund–Göteborg–Öxnered och Stockholm–Skellefteå, hastighetshöjning till 250 km/tim på befintlig bana**

Total kostnad för Lund–Göteborg–Öxnered är 1 198 miljoner kronor och för Stockholm–Skellefteå 961 miljoner kronor, summa 2 159 miljoner kronor.

Syftet med objekten är att dra nytta av kommande investeringar i nya snabbare tåg som är planerade att tas i drift mellan 2025 och 2030. Objekten har även god samhällsekonomisk lönsamhet. Objekten belastar planperioden med cirka 40 procent av den totala objektskostnaden, vilket har bedömts vara en nödvändig andel för att dra nytta av en större del av restidsvinsten.

### **Räppe, ny station**

Total kostnad 102 miljoner kronor (cirka 64 procent extern finansiering).

Syftet med objektet är att skapa god tillgänglighet och ett utbud av hållbara färdmedel till och från det nya regionsjukhuset i Växjö. Mötesspåret har tidigare haft en kostnad under 100 miljoner kronor och varit planerat att genomföras som ej namngiven trimningsåtgärd. Objektet har prioriterats eftersom det utgör en förutsättning för järnvägsanslutning av det kommande sjukhuset, och kostnaden i nationell plan är låg.

### **Markarydsbanan/Knäred mötesspår**

Total kostnad 124 miljoner kronor (cirka 53 procent sam- och medfinansiering).

Region Halland, Laholms kommun och Trafikverket arbetar för att starta persontrafik på Markarydsbanan mellan Hässleholm och Halmstad. Idag vänder regionaltågen från Hässleholm i Markaryd och resterande sträcka mellan Halmstad och Markaryd används enbart för gods- och omledningstrafik. För att kunna trafikera hela banan med regional persontrafik behöver kapaciteten utökas med ett mötesspår mellan Halmstad och Markaryd. Syftet med objektet är därför att anlägga en mötesstation i Knäred, inklusive plattformar för resandeutbyte. Parallellt planeras även en plattform för resandeutbyte i Veinge samt signal- och plankorsningsåtgärder för att öka kapaciteten och för att få en jämnare hastighet på banan. Mötesspåret i Knäred inklusive plattformar har tidigare haft en kostnad under 100 miljoner kronor och därför varit planerat att genomföras som ej namngiven

trimningsåtgärd. Objektet har prioriterats eftersom det är en förutsättning för att en attraktiv, tät, tillförlitlig och kostnadseffektiv regiontågstrafik mellan Halmstad, Markaryd och Hässleholm ska kunna starta och att belastningen på nationell plan är låg. Åtgärden har dessutom en hög samhällsekonomisk lönsamhet.

### **Västkustbanan, Väröbacka station**

Kostnad 153 miljoner kronor (100 procent kommunal medfinansiering).

Objektet innebär anläggning av en ny station för att möjliggöra på- och avstigning för regiontågstrafik i Väröbacka, vilket bland annat skapar förutsättningar för utveckling av Väröbacka till ett stationssamhälle i enlighet med Varberg kommuns ambition. Syftet med objektet är även att förbättra förutsättningarna för regional trafik på Västkustbanan mellan framför allt Varberg och mellanliggande orter upp till Kungsbacka, Mölndal mot Göteborg. Objektet finansieras till 100 procent av Varbergs kommun.

### **Kapacitetshöjande åtgärder Öresund/Malmö**

Total kostnad cirka 1 017 miljoner kronor (100 procent medfinansiering från extern aktör).

Sedan Öresundsbron invigdes år 2000 har integrationen i Öresundsregionen mellan Sverige och Danmark, framför allt på arbets- och bostadsmarknaderna, kontinuerligt fördjupats. Trafikutvecklingen, både på väg och på järnväg har på motsvarande sätt varit kraftig sedan trafikstarten. Trafikverkets bedömning är att järnvägskapaciteten på Öresundsbron, med prognosticerad trafikutveckling enligt Trafikverkets basprognos, ska räcka till cirka 2050. Dessförinnan behöver dock landanslutningarna på bägge sidor om sundet förstärkas. På den danska sidan planeras redan omfattande åtgärder för att möta behovet. Trafikverket och Öresundsbrokonsortiet har gemensamt identifierat vilka åtgärder i järnvägsnätet på den svenska sidan som skulle behövas för att motsvara Öresundsbrons kapacitet. På den svenska sidan behövs åtgärder för att:

- Bygga bort begränsningar på Malmö C där spåranslutningen till banhallen korsar Södra stambanan i plan samt fler plattformsspår på Malmö C Övre
- Säkra möjligheten att trafikera med långa godståg mellan kontinenten och Malmö godsbangård genom att förlänga dagens förbigångsspår i Svågertorp
- Förstärka kapaciteten på Kontinentalbanan mellan Östervärn och Malmö C samt bygga ut kapaciteten på Östervärns station eftersom Citytunneln redan i dagsläget i princip är fullbelagd.

Med de nedan föreslagna åtgärderna bedöms förväntad trafikutveckling för både gods- och persontrafik säkras bortom 2040. Inte minst är åtgärderna viktiga inför att Fehmarn Bältförbindelsen öppnar 2029. Objekten är följande:

- Malmö bangård, planskild spårkorsning
- Malmö C, fler plattformsspår
- Malmö C–Östervärn, dubbelspår
- Svågertorp, förlängning av förbigångsspår.

## **Järnvågen med överdäckning av E45**

Total kostnad cirka 263 miljoner kronor (100 procent medfinansiering från Göteborgs stad).

E45 på den aktuella sträckan går genom centrala Göteborg med bebyggelse tätt inpå leden vilket ger upphov till höga bullernivåer och dålig luftkvalitet. Syftet med objektet är att förbättra luftkvaliteten och bullernivåer för kommande bostäder i anslutning till väg E45. Objektet möjliggör därmed för Göteborgs stads utveckling av blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan med flera gator inom stadsdelen Masthugget. Objektet innehåller även trimnings- och kollektivtrafikåtgärder i anslutning till Järntorgsmotet som förbättrar tillgängligheten i området.

Dessutom ingår ett utredningsobjekt, nämligen

## **Stockholm C och Tomtebodas bangård, kapacitet med mera – utredning.**

Total kostnad i nationell plan 280 miljoner kronor (avser enbart utredning).

Stockholms central är som nationell nod inte rustad för ett ökat resande och har begränsad kapacitet, särskilt för långa tåg som till exempel ingår i höghastighetskonceptet. Stockholms stad och fastighetsägaren Jernhusen planerar att överdäcka spårområdet i samverkan med Trafikverket. Oavsett överdäckning innebär kapacitetsbristerna att järnvägsanläggningen behöver byggas om och tågvändning flyttas till en ny anläggning på Tomtebodas bangård. En ombyggnad av Stockholms central är komplex, tar lång tid och innebär en omfattande samordning. Trafikverket och Jernhusen avser att till 2026 gemensamt driva planering, projektering och start av förberedande arbeten som ändå behöver genomföras, till exempel byte av ställverk. Ett beslut om ett namngivet utredningsuppdrag i nationell plan ger Trafikverket planeringsmandat och lägger fast den långsiktiga inriktningen att Stockholms central behöver reinvesteras. Det finns också medfinansiering och finansiering via infrastrukturavgifter. Definitivt beslut om ett genomförande av en överdäckning sker 2026 när förutsättningar i form av detaljplan med mera föreligger. Total kostnad för objektet beräknas till 8,8 miljarder kronor.

Ytterligare information om investeringsobjekten finns i underlagsrapporten om namngivna investeringar.<sup>50</sup>

### **7.3.5. Investeringar i planförslaget med finansiering efter 2033**

I gällande plan har det skett tidsförskjutningar och fördröjningar i en utsträckning som innebär att flera objekt fortsätter att kräva resurser i större omfattning än förväntat under den kommande planperioden för åren 2022–2033.

Tillsammans med ovanstående medför den fortsatta utbyggnaden av ERTMS, regeringens ökade satsning på nya stambanor för höghastighetståg, Norrbotniabanans kvarvarande etapp och kostnadsutvecklingen i branschen att utrymmet för ytterligare nya investeringsobjekt inom planeringsramen är mycket begränsat.

Det har mot bakgrund av detta genomförts en kostnadsöversyn av ett sextiotal objekt för att så långt som möjligt identifiera konkreta besparingar. De identifierade större besparingarna har uppgått till knappt 3 miljarder kronor fördelat på cirka tio objekt. Besparingarna har åstadkommit genom justerad omfattning och utformning som därmed har kunnat användas till andra objekt.

---

<sup>50</sup> Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224.

Utöver besparingarna ovan har Trafikverket dessutom sett över förutsättningarna för att förskjuta genomförandetiden för ett antal objekt. Resultaten av den översynen är att Trafikverket föreslår att sammanlagt nio investeringar i gällande plan förskjuts i tid så att de slutförs efter 2033. I huvudsak rör det sig om objekt som var nya i planen 2018–2029. Ytterligare 11 miljarder kronor har på så sätt kunnat frigöras under planperioden. Nedan i tabell 14 redovisas de objekt<sup>51</sup> som i planförslaget har en del av sin finansiering efter 2033 jämfört med den gällande planen. Varje objekt kommenteras nedanför tabellen.

Generella utgångspunkter för att förskjuta objekten bortåt i tid har varit graden av:

- kostnadsökning
- beroenden till andra åtgärder och de konsekvenser som uppstår av en förskjutning
- effekt på antal omkomna.

Givet utgångspunkterna ovan har delar av finansieringen lagts efter planperioden.

Kostnadsangivelserna nedan är i miljoner kronor. Observera att de objekt som saknar full finansiering under planperioden förutsätter fortsatt finansiering efter 2033.

Tabell 14 Objekt i gällande plan som förskjutits i tid med statlig finansiering efter 2033 (exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadförhandlingar). Miljoner kronor.

Objekt	Nytt i plan 2018-2029	Total kostnad i plan 2018–2029, prisnivå 201702	Kostnad efter 2029, prisnivå 201702	Total kostnad i plan 2022–2033, prisnivå 202102	Kostnad efter 2033, prisnivå 202102	Andel kostnad till och med 2033, %
E4 Kongberget–Gnarp		965	0	2 103	489	77
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning	X	5 027	1 403	7 237	6 470	11
E16 Borlänge-Djurås	X	400	0	832	674	19
Alvesta, triangelspår	X	134	0	295	150	49
Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet	X	578	0	796	300	62
Rv 26 Hedenstorp – Månseryd	X	144	0	321	210	35
Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana	X	2 423	823	5 227	3 283	37
Maria–Helsingborg C, dubbelspår	X	3 185	2 435	4 092	3 192	22
E22 Ronneby Ö – Nättraby	X	704	0	1 039	500	52
<b>Summa objekt i gällande plan med finansiering efter 2033</b>					<b>15 268</b>	

<sup>51</sup> Exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadförhandlingar.

### **E4 Kongberget–Gnarp**

Objektet har funnits med sedan nationell plan 2010–2021. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av planperioden. Kostnadsökningen är betydande i procent och kronor räknat och beror huvudsakligen på ändrad sträckning och utformning. Tidsförskjutningen innebär att delsträckan mellan Bälinge och Gnarp, en sträcka på cirka 4 kilometer, finansieras efter 2033. Vägen har idag 80 km/tim som skyltad hastighet.

### **Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning**

Objektet var nytt i gällande plan och hade en mindre del av kostnaden efter 2029. Objektets genomförande har med hittillsvarande planering haft sin tyngdpunkt under den andra halvan av planperioden. Objektet ingår i ett avtal mellan staten och Gävle kommun om bostadsutbyggnad. Utredningar har visat att objektet förutsätter stora förändringar på den anslutande Bergslagsbanan mot Gävle för en god funktion och för att möjliggöra en flytt av Gävle godsbangård, åtgärder som inte är finansierade i den gällande planen. Det finns även behov av samplanering med utbyggnaden av det nya signalsystemet ERTMS. Tidsförskjutningen innebär att huvuddelen av finansieringen läggs efter planperioden. Resterande medel möjliggör fortsatt planläggning med produktionsstart sent i planperioden. En tidsförskjutning förändrar förutsättningarna för pågående kommunal och regional planering. Tidsförskjutningen kan även påverka möjligheterna att ta del av det beslutade EU-bidraget från CEF på cirka 35 miljoner kronor.

### **E16 Borlänge–Djurås**

Objektet var nytt i gällande plan. Färdigställande av den första av tre etapper pågår. Kostnadsökningen är betydande i procent och kronor räknat och beror huvudsakligen på ändrad sträckning och utformning på grund av besvärliga geotekniska förutsättningar och hänsynstaganden till bebyggelse. Finansieringen inför planperioden 2022–2033 omfattar färdigställande av den första etappen. De två återstående etappernas finansiering ligger efter 2033. Dagens väg har en skyltad hastighet på 80 km/tim.

### **Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana**

Objektet var nytt i gällande plan och hade en mindre del av kostnaden efter 2029. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den kommande planperioden. Objektet har fått betydande kostnadsökningar i både procent och kronor räknat på grund av tillkommande åtgärdsbehov i Olofström och Karlshamn. Med förslaget ligger merparten av finansieringen för kostnadsökningen efter 2033.

### **Alvesta, triangelspår**

Objektet var nytt i gällande plan. Kostnadsökningen är stor i procent räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt tidigt under den andra halvan av den kommande planperioden. Tidsförskjutningen innebär att finansieringen av kostnadsökningen läggs efter planperioden.

### **Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet**

Objektet var nytt i gällande plan. Kostnadsökningen är stor i procent räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den

kommande planperioden. Förslaget innebär att två förbigångsspår med lägre prioritet genomförs efter 2033.

### **Rv 26 Hedenstorp–Månseryd**

Objektet var nytt i gällande plan. Kostnadsökningen är betydande i procent räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den kommande planperioden och föreslås bli färdigställt efter 2033. Tidsförskjutningen beror, förutom på kostnadsökningen, även på att sträckan idag är mötesseparerad. Den tillkommande effekten när det gäller att minska antalet omkomna är därför låg i förhållande till kostnaden. Förbättringarna ligger istället inom restid och kapacitet vilket haft lägre tyngd i prioriteringen.

### **Maria–Helsingborg C, dubbelspår**

Objektet var nytt i gällande plan och hade en större del av kostnaden efter 2029. Kostnadsökningen är betydande i procent och kronor räknat. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt sent under den andra halvan av den kommande planperioden och är fortfarande i ett tidigt planeringsskede. Tidsförskjutningen innebär att objektet kan påbörjas under planperioden men att huvuddelen genomförs efter 2033.

### **E22 Ronneby Ö–Nättraby**

Objektet var nytt i gällande plan. Objektets genomförande har med nuvarande planering sin tyngdpunkt under den andra halvan av den kommande planperioden. Tidsförskjutningen beror, förutom på kostnadsökningen, även på att sträckan idag är mötesseparerad. Den tillkommande effekten när det gäller att minska antalet omkomna är därför låg i förhållande till kostnaden. Förbättringarna ligger istället inom restid och kapacitet vilket haft lägre tyngd i prioriteringen.

Ytterligare sex objekt har i sin planerade framdrift finansiering efter 2033 (se tabell 15).

Tabell 15 Objekt i gällande plan med statlig finansiering efter 2033 exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadsförhandlingar. Miljoner kronor.

Objekt	Total kostnad i plan 2022–2033, prisnivå 202102	Kostnad efter 2033, prisnivå 202102	Andel kostnad till och med 2033, %
Tomtebodan – Kallhäll, ökad kapacitet (pågående)	23 106	762	97
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva – Skellefteå ny järnväg	15 467	4 804	69
Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala – länsgränsen Uppsala/Stockholm)	12 891	10 528	18
Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	2 267	276	88
Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv	5 395	351	94
Halmstad C/bangård	730	200	73
Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58			
<b>Summa objekt i gällande plan med finansiering efter 2033</b>		<b>16 921</b>	



Utöver objekten ovan har nio av de tillkommande objekten i planförslaget kvarstående finansieringsbehov efter 2033 (se tabell 16).

Tabell 16 Nya objekt i förslaget till plan 2022-2033 med statlig finansiering efter 2033 exklusive objekt inom nya stambanor, nationella systemåtgärder på järnväg och storstadsförhandlingar. Miljoner kronor.

Objekt	Total kostnad i plan 2022–2033, prisnivå 202102	Kostnad efter 2033, prisnivå 202102	Andel kostnad till och med 2033, %
Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton	405	162	60
Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton	250	100	60
SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	286	114	60
Luleå C flytt av personvagns- uppställning (etapp 1)	146	58	60
Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	337	231	32
Norrbotniabanan Skellefteå – Luleå ny järnväg	23 269	20 267	13
E4 förbifart Skellefteå	1 429	958	33
Stockholm-Skellefteå, 250 km/h på befintlig bana	961	810	16
Lund-Göteborg-Öxnered, 250 km/h på befintlig bana	1 198	486	60
<b>Summa nya objekt i planförslaget med finansiering efter 2033</b>		<b>23 186</b>	

#### 7.3.6. Redovisning av förslag till byggstarter år 2022–2024 och 2025–2027

Regeringen uppdrog den 11 mars 2021 åt Trafikverket att lämna förslag på objekt som bör få byggstartas år 1–3 (2022–2024) samt objekt som bör få förberedas för byggstart år 4–6 (2025–2027). Trafikverket redovisade uppdraget den 14 april 2021. Regeringen har i direktivet till föreliggande uppdrag angett att om planförslaget föranleder ändringar i förhållande till det förslag till byggstarter som Trafikverket redovisade i april 2021, ska ändringsförslagen särskilt redovisas och motiveras. Förslag till byggstarter redovisas i bilaga 1. Det finns även en fördjupad redovisning av efterfrågade uppgifter i underlagsrapport Namngivna investeringar<sup>52</sup>, i vilken ändringsförslagen redovisas och motiveras.

Följande är de objekt som har fått förändringar i byggstartperiod jämfört med redovisningen 14 april 2021.

<sup>52</sup> Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Publikation 2021:224.

### 7.3.6.1. Objekt som har byggstartat

Innan utgången av 2021 beräknas objekt ERTMS, ScanMed etapp 1 inklusive Katrineholm-Åby (Korridor B) (enlig benämning i plan 2018-2029), ha byggstartat (se tabell 17). Objektet i planförslaget har delats i två deletapper. Även objektet E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister beräknas byggstarta 2021. Objekten har regeringsbeslut om att få byggstarta sedan tidigare.

Tabell 17 Objekt som har byggstartat innan utgången av 2021 – Observera uppdelning av ERTMS ScanMed etapp 1 inklusive Katrineholm-Åby (Korridor B).

Objekt	Byggstart enligt senaste rapportering (april 2021)	Byggstart enligt planförslag
ERTMS, TC <sup>53</sup> Hallsberg-Norrköping	2022–2024	Pågående
ERTMS, TC Malmö	2022–2024	Pågående
E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	2022–2024	Pågående

### 7.3.6.2. Objekt som föreslås byta byggstartsgrupp till grupp 1–3

Trafikverket föreslår att tre objekt byter byggstartsgrupp från år 4–6 till år 1–3. Det berör Godsstråket Hallsberg-Åsbro, dubbelspår samt två av de tre deletapperna av objektet Införande av FRMCS enligt tabell 18. Kvarstående deletapp av FRMCS föreslås flytta till senare år inom planperioden enligt tabell 18.

Tabell 18 Objektet Införande av FRMCS med ny uppdelning och föreslagna byggstartsgrupper.

Objekt	Byggstart enligt senaste rapportering (april 2021)	Byggstart enligt planförslag
Godsstråket Hallsberg-Åsbro, dubbelspår	2025–2027	2022–2024
Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	2025–2027	2022–2024
FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	2025–2027	2022–2024

### 7.3.6.3. Övriga objekt som föreslås få ändrad period

Vidare föreslår Trafikverket att fyra objekt som ingick i byggstartsbeslutet för år 4–6 flyttas till senare år inom planperioden enligt tabell 19. Detta på grund av förändrade förutsättningar avseende planeringsmognad och kostnader för objekten i förhållande till den gällande planen 2018–2029 samt med hänsyn till de totala ekonomiska utrymmena för nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

<sup>53</sup> Trafikledningscentral

Tabell 19 Objekt som föreslås flyttas till senare år inom planperioden.

Objekt	Byggstart enligt senaste rapportering (april 2021)	Byggstart enligt planförslag
E22 Gladhammar–Verkeback	2025–2027	2028–2033
E4 Kongberget–Gnarp	2025–2027	2028–2033
Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning	2025–2027	2028–2033
E22 Ronneby Ö–Nättraby	2025–2027	2028–2033
Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	2025–2027	2028–2033

#### 7.3.6.4. Nya förslag till objekt att förbereda för byggstart

Trafikverket föreslår dessutom att tolv objekt som inte ingick i byggstartsbeslutet för år 4–6 får beslut om att få förbereda för byggstart under åren 2025–2027 enligt tabell 20. I förslaget ingår objekt där planeringen inte kommit så långt att de uppfyller alla kriterier, men föreslås ingå för att alla förutsättningar ska kunna klarläggas och utredas.

Tabell 20 Nya objekt som Trafikverket föreslår ska få förberedas för byggstart under åren 2025–2027.

Objekt	Byggstart enligt planförslag
Uppsala, Plankorsningar	2025–2027
E4/E20 Södertäljebro, Kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm	2025–2027
Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	2025–2027
Borlänge–Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	2025–2027
Rv 26 Mullsjö–Slättäng	2025–2027
Högsjö västra, förbigångsspår	2025–2027
Katrineholm, förbigångsspår	2025–2027
Heby, Mötesspår	2025–2027
Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder – inkl. säkerhetshöjande åtgärder	2025–2027
Laxå, bangårdsombyggnad	2025–2027
Ånge–Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	2025–2027
ERTMS, Trafikledningscentral Boden Ånge	2025–2027

#### 7.3.7. Investeringar som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket redovisa ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent (se även bilaga 1 och underlagsrapporten om investeringsåtgärder). Dessa 10 procent motsvarar enligt Trafikverkets beräkning cirka 28,6 miljarder kronor.

Trafikverket har valt att föreslå dels utökad alternativt full finansiering för flertalet av de objekt som har kvarstående finansieringsbehov efter 2033 i förslaget till plan, dels ett antal

förslag till nya vägobjekt med huvudsakligen tydlig landsbygdsprofil och god trafiksäkerhetsnytta. Det återstående utrymmet upp till nivån 28,6 miljarder kronor föreslår Trafikverket ska användas för en utökning av medlen till trimningsåtgärder på landsbygdsvägnätet för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Motiven för att utöka finansieringen inom planperioden av de objekt som redan prioriterats i den gällande planen är främst att de ska kunna färdigställas och ge de nyttor som förväntas tidigare. Motiven för att föreslå namngivna vägobjekt med en huvudsaklig landsbygds- och trafiksäkerhetsprofil är att anspråken runt om i landet på förbättrade vägar är höga. De handlar exempelvis om att möjliggöra säker arbets- och studiependling med rimliga restider men även förutsägbara transporttider för gods i de delar av landet där vägtrafik är och förväntas vara det dominerande transportsättet under överskådlig tid. Ökningen av trimningsmedlen svarar på samma sätt som de namngivna vägobjekten upp mot de behov som kan tillgodoses med åtgärder med en kostnad under 100 miljoner kronor.

Åtgärderna har huvudsakligen identifierats utifrån Trafikverkets arbete med betydande brister<sup>54</sup> och redovisas nedan regionvis.

#### Nord

- E10 Mertainen–Kauppinen mötesseparering
- E12 Kulla–Norrfors mötesseparering
- E4 Ljusvattnet–Yttervik mötesseparering
- E4 Grimsmark–Broänge mötesseparering.

#### Mitt

- E4 Kongberget–Gnarp, full finansiering under planperioden
- Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning, full finansiering under planperioden
- E16 Borlänge–Djurås, full finansiering under planperioden
- E 16/väg 66 Förbi Yttermalung
- E16 Lönnemossa–Klingvägen, mötesseparering
- RV 50 Förbi Grängesberg
- Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Råta linjen
- E14 Lockne–Optand/Förbi Brunflo
- E4 Förbi Örnköldsvik.

#### Öst

- Ostkustbanan, fyra spår (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm), ökad finansiering under planperioden
- E20 Trafikplats Gröndal–Eskilstuna 2+2
- Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro.

#### Stockholm

---

<sup>54</sup> Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271.

- E4 trafikplats Glädjen–trafikplats Rotebro, ITS
- E4 trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm.

#### Väst

- Västra stambanan Laxå–Alingsås högre kapacitet, full finansiering under planperioden
- E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Bäckevarv–Årjäng, ombyggnad till 2+1
- E18 Valnäs–riksgränsen, deletapp Töcksfors–Bäckevarv, ombyggnad till 2+1
- Väg 26 Halmstad–Oskarström, 2+1-väg
- E45 Vänersborg–Mellerud, deletapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1.

#### Syd

- E22 Ronneby Ö–Nättraby, full finansiering under planperioden
- Alvesta, triangelspår, full finansiering under planperioden
- Maria–Helsingborg C, dubbelspår, ökad finansiering under planperioden
- Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana, ökad finansiering under planperioden
- E4 Trafikplats Ekhagen
- Rv 26 Smålandsstenar–Gislaved
- Rv 40 Skogslid–Haga
- E22 Genom Mönsterås
- Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten
- Rv 40 Toverum–Hyttan
- Rv 25 Förbi Lessebo
- Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats
- E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörväg E4 genom Jönköping, tpl Ekhagen.

#### 7.3.8. Kort om kostnads- och effektbedömningar och deras osäkerheter

För nya investeringsåtgärder och för ej ekonomiskt byggstartade investeringsåtgärder i befintlig plan, har nya anläggningskostnads kalkyler tagits fram enligt Trafikverkets kalkylprocess som omfattar traditionell kalkylmetodik (kvantiteter x à-pris) och osäkerhetsanalys enligt successivprincipen<sup>55</sup>. För investeringsåtgärder där det redan fanns aktuella kalkyler framtagna med denna metod har en prisnivåomräkning skett av dessa kalkyler.

För investeringsåtgärder som bedömts ligga längre bort i tiden och där utformningen är mer osäker har en förenklad metod använts för kalkylering, som kallas grov kostnadsindikation.

<sup>55</sup> Läs mer i Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224, avsnitt 1.1.7.

För flertalet investeringsåtgärder i gällande plan som ännu inte har byggstartat, och för nya förslag till investeringsåtgärder, har nya samhällsekonomiska analyser och samlade effektbedömningar genomförts.<sup>56</sup> Ett sammandrag redovisas i bilaga 1 i denna rapport och en mer utförlig redovisning av investeringarna finns i en underlagsrapport.<sup>57</sup>

#### 7.4. Åtgärder för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och i Västerbotten<sup>58</sup>

De företagsetableringar och företagsexpansioner som genomförs eller planeras i Norrbottens län och Västerbottens län kommer att ställa nya krav på transportinfrastrukturen. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att analysera vilken påverkan detta får för transportinfrastrukturen samt vilka behov av åtgärder som kan väntas uppstå med anledning av denna samhällsomställning.

Uppdraget är avgränsat till pågående stora företagsetableringar i Norrbottens län och Västerbottens län och dess påverkan på den statliga transportinfrastrukturen i Sverige. De etableringar som särskilt ger påverkan på transportsystemet i form av både godstransporter och persontransporter är omställning till koldioxidfri stålframställning (Hybrit Development AB, LKAB, SSAB och H2 Green Steel AB) samt företagsetableringar och expansioner i Skellefteå (Northvolt AB, Boliden AB och följetableringar). Flera av investeringarna kopplat till omställning till koldioxidfri stålframställning planeras just nu för att vara i produktion med början 2025, medan Bolidens investeringar och Northvolts första etapp beräknas vara i produktion innan årets utgång.

Analysen visar att påtagliga trafikökningar, jämfört med dagens trafik och Trafikverkets basprognos, framförallt kommer att påverka följande befintliga infrastruktur:

- Järnvägen Luleå–Riksgränsen
- Hamn och farled i Luleå
- Väg E4 förbi Skellefteå, samt anslutande statliga regionala vägar i Skellefteå (Skellefteåtriangeln)
- Lokala statliga vägar i direkt anslutning till företagsetableringarna.

Analysen visar också att ökad arbetspendling är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. De pågående företagsetableringarna och den samhällsomvandling samt befolkningsökning som dessa medför kommer också att innebära ökade trafik- och transportflöden längs Norrlandskusten och vidare söderut i Sverige. Detta innebär att den planerade Norrbotniabanan kommer att vara viktig ur flera perspektiv för att få en robust och effektiv infrastruktur längs Norrlandskusten.

##### 7.4.1. Järnvägen Luleå–Riksgränsen

För att möta behovet av utvecklad infrastruktur föreslår Trafikverket en lånefinansiering för att kunna göra en storsatsning på järnvägen Luleå–Riksgränsen som är helt avgörande för

---

<sup>56</sup> <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

<sup>57</sup> Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, Publikation 2021:224.

<sup>58</sup> Se även den särskilda redovisningen rörande regeringsuppdraget: Trafikverket (2021), Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten. Publikation 2021:229.

att säkerställa att näringslivssatsningarna kan genomföras på ett önskvärt sätt. Inom ramen för detta paket bör följande delar ingå:

- Dubbelspår Luleå–Boden
- Ökning till Stax 32,5 ton på sträckan Kiruna–Riksgränsen och Svappavaara–Kiruna
- Förlängning av mötesstationerna Murjek, Harrträsk, Näsberg och Nuortikon
- Luleå C flytt av personvagnsuppställningen samt ombyggnad av personbangård
- Malmbanan Boden–Gällivare stängselsystem och passager för ren och vilt
- Mindre trimningsåtgärder i Luleå C, Boden C och på sträckan Boden–Kiruna.

Kostnaderna för järnvägsåtgärderna Luleå–Riksgränsen uppskattas till cirka 7,5 miljarder kronor.

Lånefinansieringen skulle möjliggöra ett snabbt genomförande av järnvägsåtgärderna på sträckan Luleå–Riksgränsen vilket delvis skulle kunna finansieras med högre banavgift. Inriktningen bör vara att en andel av investeringskostnaden kan tas ut av de järnvägsföretag som utnyttjar bandelen och som får nytta av investeringarna. Utformningen av en sådan finansieringslösning behöver utredas vidare.

#### 7.4.2. Vägar kring Skellefteå

För att möta den snabba samhällsutvecklingen och de industriinvesteringar som nu sker i Skellefteå föreslår Trafikverket en satsning på följande åtgärder i Skellefteå:

- E4 förbifart Skellefteå
- Demonstrationsanläggning i syfte att möjliggöra utveckling kopplad mot elektrifiering och digitalisering på väg 372 Skellefteå–Skelleftehamn
- Åtgärder i form av trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärder på väg 95, 372 och AC 827 i Skellefteå. För att säkerställa genomförande bör en eventuell extra satsning till den regionala planen prövas.

Kostnaden för E4 förbifart Skellefteå uppskattas till cirka 1,4 miljarder kronor och kostnaderna för de trafiksäkerhets- och kapacitetshöjande åtgärderna på väg 95, 372 och AC 827 uppskattas till cirka 600 miljoner kronor.

En eventuell lånefinansiering till järnvägen Luleå–Riksgränsen skulle frigöra cirka 700–800 miljoner kronor i Trafikverkets förslag till nationell plan vilket skulle kunna användas för att finansiera delar av E4 förbifart Skellefteå. Det innebär dock att förbifarten kommer att kunna slutföras först efter 2033. För att kunna öka framdriften bör andra finansieringar såsom medfinansieringar och infrastrukturavgifter prövas. För förbifarten på väg E4 i Skellefteå finns det en möjlighet att finansiera bron över Skellefte älv med en infrastrukturavgift. Det behöver dock analyseras ytterligare.

#### 7.4.3. Norrbotniabanan

Trafikverket har analyserat möjligheterna att tidigarelägga åtgärder i gällande nationell plan. För Norrbotniabanan, delen Däva–Skellefteå är det möjligt att tidigarelägga byggstarten med ett till två år och färdigställandet skulle då kunna ske i slutet på planperioden 2022–2033, om ingen hänsyn tas till eventuella finansiella begränsningar och under förutsättning att tillståndsprocesser inte drar ut på tiden.

## 7.5. Innovation i utvecklingen av transportinfrastrukturen

Ny teknik som bygger på automatisering, digitalisering och elektrifiering behöver få genomslag i det praktiska genomförandet av entreprenader, för att på sikt kunna bidra till mer hållbara och kostnadseffektiva lösningar. Trafikverket föreslår ett antal projekt som myndigheten bedömer är lämpliga för olika typer av systemdemonstration, för att accelerera införandet av nya lösningar samt öka Trafikverkets och branschens förmåga inom planering, trafikledning, vidmakthållande och byggande. Se även kapitel 5 om de övergripande prioriteringarna inom forskning och innovation.

Inledningsvis ges en övergripande bild av digitaliseringens potential på transportområdet, för att illustrera vad innovation kan åstadkomma i det specifika avseendet. Därefter redovisas konkreta förslag på objekt som kan vara lämpliga för olika innovativa lösningar.

### 7.5.1. Digitaliseringens påverkan på transportsystemet

Digitalisering är en utveckling och förändrande kraft som påverkar hela samhället, inklusive transportsystemets utformning, underhåll och användning. Mängden data och information ökar och blir alltmer lättillgänglig. I takt med att samhället digitaliseras skapas nya tjänster i transportsystemets olika delar, där befintlig infrastruktur tas till vara och utvecklas med hjälp av digital infrastruktur<sup>59</sup> och digitala lösningar. Digitaliseringen möjliggör också nya typer av åtgärder och beslutsstöd som på olika sätt bygger på interaktion mellan fordon och infrastruktur för att skapa nyttor i transportsystemet.

Trafikverket kommer under planperioden att verka för att ta tillvara digitaliseringens möjligheter genom att beakta utveckling av informationsmängder och den digitala infrastrukturen, både inom ramen för den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer. Nya typer av åtgärder med tydliga inslag av digitalisering som ger direkta effekter i transportsystemet kan underlätta omställningen till ett hållbart transportsystem.

Åtgärder och beslutsstöd som nyttjar digitalisering kan även komplettera nuvarande arbete med åtgärdsval, och på sikt ersätta dagens åtgärder med nya lösningar. Detta kan ske genom att identifiera brister och behov på ett effektivt sätt samt föreslå kostnadseffektiva åtgärder i transportsystemet. Dessa åtgärder bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls, till exempel genom att optimera nyttjandet av befintlig kapacitet, minska utsläppen på utsatta platser, förbättra framkomlighet och tillgänglighet eller till att färre omkommer eller skadas allvarligt i transportsystemet.

Åtgärder som nyttjar digitalisering inom transportsystemet kommer steg för steg att utvecklas, demonstreras och implementeras under planperioden. Genomslagstakten beror på flera faktorer som är svåra att uppskatta en tydlig tidplan för. Det handlar bland annat om teknikutveckling, tillgång till data, efterfrågan hos transportköpare, behov av förändrade regelverk och utveckling av Trafikverkets interna arbetssätt för upphandling och genomförande av åtgärder. Därför krävs ett flexibelt förhållningssätt och utrymme i planeringsprocessen för att kunna driva förutsättningsskapande initiativ som leder till att Trafikverket stegvis kan implementera den här typen av nya åtgärder och beslutsstöd.

Ökad tillgång till och produktion av data och information i olika former innebär nya möjligheter att utveckla alla delar i planeringen av transportsystemet. Därför bör satsningar

---

<sup>59</sup> Digital infrastruktur kan delas upp i hård och mjuk infrastruktur. Den hårda är fysisk infrastruktur, till exempel master, kablar, ledningar och sensorer. Det är dessa saker som transporterar data. Den mjuka infrastrukturen handlar om lagar, standarder och begreppsanvändning och är sådant som gör att data kan delas och användas till att förbättra tjänster och funktioner i transportsystemet.



inom detta område prioriteras under planperioden. Information blir en allt viktigare del av transportsystemet. Trafikverket följer regeringens strategi Data – en underutnyttjad resurs för Sverige, och arbetar aktivt för att tillgängliggöra exempelvis vägdata, trafikdata och digitaliserade trafikregler.<sup>60</sup> Data som delas mellan olika aktörer möjliggör och underlättar utvecklingen av nya tjänster och tekniker som optimerar transporter, underhåll och användandet av vägsystemet genom val av tidpunkt, färdmedel eller resväg. Detta skulle bidra till ett mer effektivt nyttjande av transportsystemet, exempelvis genom dynamisk trafikregelgivning som stöttar introduktionen av automatiserade fordon.

Datadriven analys ger möjlighet att med större precision beskriva mål, behov och brister i transportsystemet, och att fatta väl avvägda beslut och välja kostnadseffektiva åtgärder för både investeringar, underhåll och trafikledning. För att möjliggöra detta krävs en ambitionshöjning av förmågan hos aktörer i transportsystemet att ta emot, hantera och kvalitetssäkra data om bland annat infrastrukturen, dess tillstånd och flöden. Det kan till exempel ske genom att ta steg mot att skapa en digital tvilling av infrastrukturen, en grunddatadomän för transportsystemet eller förtydliga Trafikverkets uppdrag kring Nationell vägdata (NVDB). Dessa är exempel på digitala initiativ hos myndigheten som har direkt påverkan på transportsystemet och skapar nytta hos olika aktörer.

En grundläggande del i utvecklingen handlar om tillgång till rätt data med rätt kvalitet för att skapa förutsättningar för att kunna använda olika analysverktyg och AI med framgång. Denna utveckling är en grundförutsättning för att bli en datadriven organisation. Inom Trafikverket pågår för närvarande ett antal förutsättningskapande aktiviteter, exempelvis fortsatt etablering av informationsförvaltning, utveckling av regelverk för hantering av stora och mer samlade datamängder, utveckling av vår tekniska analysmiljö och införande av nya roller inom analysområdet.

Trafikverket kommer inte att på egen hand kunna skapa alla de positiva effekter som en digitalisering av användande, byggande och vidmakthållande av transportsystemet kan ge. Trafikverket och andra statliga aktörer behöver agera som stabila hörnpelare i de nätverk som uppstår.

Digitaliseringen kräver en tydlig positionering av Trafikverkets roll och uppgift i de system där flera parter är beroende av varandra för att nå utvecklingsmålen. Således finns ett behov av att utreda vilka initiativ som staten, genom exempelvis Trafikverket, ska ansvara för.

#### 7.5.2. Plan för fortsatt elektrifiering

Enligt direktivet ska Trafikverket redogöra för det fortsatta genomförandet av den plan för elektrifiering av delar av det statliga vägnätet som Trafikverket redovisade i februari 2021.<sup>61</sup> Redovisningen kan sammanfattas i följande rekommendationer:

- Lokala och regionala tunga transporter kan elektrifieras med en utbyggd laddinfrastruktur. Bristen på infrastruktur för stationär laddning bedöms utgöra ett hinder för elektrifiering av tunga fordon och infrastrukturen bör byggas ut i närtid för att påskynda elektrifieringen.

---

<sup>60</sup> <https://www.regeringen.se/4aa1b8/contentassets/56abce3c5f6447a1a285602718b86ad1/data--en-underutnyttjad-resurs-for-sverige-en-strategi-for-okad-tillgang-av-data-for-bl.a.-artificiell-intelligens-och-digital-innovation>

<sup>61</sup> Trafikverket (2021), Analysera förutsättningar och planera för utbyggnad av elvägar. Publikation 2021:013. Trafikverket (2021). Behov av laddinfrastruktur för snabbbladdning av tunga fordon längs större vägar. Publikation 2021:012.

- För tunga fordon som används över större områden, har länge körsträckor eller har ett högre energibehov finns flera tänkbara alternativ såsom elväg, bränslecell, biodrivmedel och stationär laddning.
- Under de närmaste åren behövs fortsatt arbete med att ta fram kunskapsunderlag kring hur tunga lastbilar som verkar över längre avstånd kan elektrifieras.

Elektrifieringslösningar för tunga transporter utvecklas i snabb takt och Trafikverket ser i nuläget ingen anledning att ändra de övergripande rekommendationerna. Den snabba utvecklingen inom batterikapacitet och möjligheter att nyttja vätgas bidrar till att den nu föreslagna ambitionsnivån för utbyggnad av elvägar är något lägre jämfört med den plan som föreslogs i regeringsuppdraget.

Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg (den så kallade piloten) på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs, och elvägen förväntas vara i drift kring årsskiftet 2025–2026. Beräknad totalkostnad för objektet är 500–600 miljoner kronor och beror bland annat på val av teknik. Fler objekt under perioden 2022–2026 bedöms inte vara rimligt med hänsyn till långa ledtider för den fysiska planläggningsprocessen.

Den fortsatta planeringen syftar även till att kunna besluta om en eventuell fortsatt utbyggnad av elvägar inom ramen för nästa planrevidering. Trafikverkets förslag är därför att se över den tidigare utbyggnadsplanen, identifiera lämpliga sträckor och peka ut dem som prioriterade brister inför nästa planrevidering. Trafikverket bedömer att sträckor på cirka 200–300 kilometer kan vara en lämplig ambition att planera för med hänsyn till den snabba utvecklingen inom andra områden inom elektrifieringen av transportsystemet. Det sker även mycket internationellt kring elvägar där bland annat USA, Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Israel och Kina har strategier för elektrifiering av transportsystemet som inkluderar elvägar. Det ska även etableras större test och permanenta sträckor i både Italien, Tyskland, Frankrike, Storbritannien, Indien och Israel de närmaste åren.

När det gäller samordning av elvägar avser Trafikverket ta ett fortsatt ansvar, framför allt nationellt men delvis även internationellt. Det sker genom Trafikverkets elektrifieringsprogram och kommer att innefatta olika typer av aktiviteter. Det handlar om aktörssamverkan och olika typer av seminarier eller workshops. Det kan också handla om att sprida kunskap och bidra till en gemensam kunskapsplattform för olika aktörer.

I den fortsatta planeringen av elektrifiering av transportsektorn och i synnerhet elvägar är en fortsatt samverkan med Energimyndigheten och andra berörda myndigheter viktig. Trafikverket kommer därför att ta initiativ till en tydligare samverkan mellan berörda myndigheter. Det är också viktigt att beakta utvecklingen inom området och följa det arbete som bedrivs inom Elektrifieringskommissionen det närmaste året.

### 7.5.3. Förslag på lämpliga objekt för innovativa lösningar

Trafikverket föreslår här ett antal projekt som myndigheten bedömer är lämpliga för olika typer av innovation och för att driva på utvecklingen mot minskade klimatavtryck i byggskedet. De projekt som beskrivs nedan under 7.5.3.1 och 7.5.3.4 är inte namngivna och kommer att utvecklas och finansieras inom posten trimnings- och miljöåtgärder.

#### 7.5.3.1. Väg 372 Skellefteå

Väg 372 knyter samman centrala Skellefteå med hamnen och industriområdet Bergsbyn där Northvolt och andra etableringar väntas skapa cirka 5 000 nya arbetstillfällen. En systemdemonstrator föreslås omfatta både en plattform för utbyte och samverkan liksom delprojekt för fysiska och digitala anpassningar av infrastrukturen. Flera aktörer involveras för sådana åtgärder, och diskussion för att skapa en plattform pågår redan med

DriveSweden, universiteten i Luleå och Umeå, Region Västerbotten, Skellefteå kommun och näringslivsföreträdare (Northvolt, Boliden). En systemdemonstrator ska leda till beställningar av trimningsåtgärder som möjliggör elektrifierade och på sikt automatiserade gods- och persontransporter längs väg 372.

Trafikverket bedömer att väg 372 skulle kunna utgöra en lämplig sträcka för elektrifiering och digitalisering som kan kopplas till de ovan nämnda satsningarna.

#### *7.5.3.2. Väg 259 Tvärförbindelse Södertörn*

Tvärförbindelse Södertörn blir en två mil lång ny mötesfri motortrafikled söder om Stockholm med separat gång- och cykelväg längs hela sträckan. Tillsammans med E4 Förbifart Stockholm och Norrortsleden bildar tvärförbindelsen en yttre tvärled som binder samman de södra och norra delarna av Stockholms län. Leden knyter även samman den nya hamnen Nynäshamn-Norvik med E4/E20 och bidrar därmed till att skapa förutsättningar för en ökad överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Genom att skapa särskilt utrymme för nya innovationer och arbetssätt under en av de senare entreprenaderna vid byggandet, vill Trafikverket undersöka möjligheterna till effektivisering och minskad miljöbelastning. Elektrifiering, digitalisering och automatisering skapar tillsammans nya möjligheter för att effektivisera anläggningsprojektet. Utsläppen av växthusgaser kan minskas, energi- och resursanvändningen effektiviseras och kvaliteten i informationsutbyte genom hela byggprocessen ökas. Genom att kombinera elektrifiering med digitalisering och autonoma fordon är bedömningen också att tidsåtgången för vissa aktiviteter kan minskas genom att utnyttja en större del av dygnet. Digitaliseringen i sin tur skapar förbättrade möjligheter till exempel för optimering av masstransporter, ökad personsäkerhet samt kontroll av mängder och kvalitet.

#### *7.5.3.3. Norrbotniabanan*

För Norrbotniabananens första etapp med fastställd järnvägsplan (Umeå–Dåva), har Trafikverket redan nu ställt krav på att vissa delar av tunnelentreprenaden (borrning, bergsförstärkning och skrotning) ska genomföras med elektrifierade arbetsmaskiner.

När det gäller lastning och uttransport av bergmassor sker dessa moment idag med dieseldrivna maskiner. För att närma sig ett klimatneutralt byggande överväger Trafikverket därför att leasa elektrifierade dumprar och hjullastare samt laddinfrastruktur, så att denna utrustning kan tillhandahållas entreprenören. Att leasa utrustningen är ett sätt att forcera elektrifieringen. Entreprenören hinner nämligen inte anskaffa sådan utrustning efter kontraktets tecknande. Skulle detta förverkligas bedömer Trafikverket att projektet kan vara det första helelektrifierade tunneldrivningsprojektet i världen.

#### *7.5.3.4. Regional demonstrator för fortsatt elektrifiering*

Trafikverket ser ett behov av att testa och demonstrera hur elvägar, och även elektrifiering i annan form än elvägar, kan integreras i vägtransportsystemet och samhället i stort. Ett exempel skulle kunna vara en regional demonstrator som visar hur elektrifieringen kan genomföras i gränssnittet mellan statlig och kommunal väghållare, och där såväl lätt som tung trafik ska kunna tillgodogöra sig elektrifieringens potentialer.

Trafikverket bedömer att en regional systemdemonstrator (pilot) av det slag som beskrivits ovan skulle bidra till kunskap gällande både tekniska, juridiska och affärsmässiga aspekter på elektrifieringen. Vidare bedömer Trafikverket, efter att ha sonderat förutsättningarna för samarbete, att det finns intressenter för en sådan regional demonstrator i Halmstad med omnejd.

## 7.6. Nya stambanor för höghastighetståg

Regeringen har i direktiven angett att Trafikverkets planförslag bör innefatta investeringar på de nya stambanorna för höghastighetståg till ett belopp av 107 miljarder kronor, att de etapper av de nya stambanorna som ingår i nu gällande plan ska genomföras och att samtliga etapper ska ingå i planförslaget (se figur 29).

Då förutsättningar i nuläget saknas för att komma fram i pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås behöver Trafikverket senarelägga planerad produktion av objektet och omfördela medel till andra objekt både inom och utom nya stambanor under planperioden. Trafikverket föreslår därför att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden.

Figur 29 Principiell kartbild över nya stambanor för höghastighetståg.



### 7.6.1. Nuvarande systemutformning och pågående planering

Syftet med nya stambanor Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö är att de ska:

- Tillföra betydande kapacitet i Sveriges järnvägssystem samt möjliggöra punktliga och robusta resor och transporter för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige och andra länder i Europa.
- Genom ökad tillgänglighet och nya reserelationer skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling.
- Främja hållbara resor och transporter.

De nya stambanorna ska också bidra till stadsutveckling, bostadsbyggande och större arbetsmarknadsregioner.

För att leverera den funktion som är syftet med nya stambanor har inriktningen varit ett separerat system dimensionerat för en hög hastighet (320 km/tim<sup>62</sup>) och en anläggning med lågt underhållsbehov.

I den gällande planen ingår tre etapper av nya stambanor för vilka planlägningsprocess pågår: Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund. Planeringsarbetet på de centrala delarna mellan Linköping och Borås/Hässleholm ligger vilande sedan åtgärdsvalsstudier avslutades 2018, eftersom sträckorna inte ingår som namngivna objekt eller utpekade brister i gällande nationell plan.

Investeringskostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är bedömd till 325 +/- 55 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.<sup>63</sup>

#### 7.6.2. Kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet

Trafikverket ska enligt regeringens direktiv redovisa hur valet av produktionsmetoder kan bidra till en effektivare utbyggnad och ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, samt vilka andra kostnadsreducerande åtgärder som kan bidra till sänkta produktionskostnader, vilka åtgärder som krävs för att dessa ska kunna realiseras och hur stora besparingar som kan förväntas.

För att minska kostnaderna i investeringsskedet har Trafikverket gjort ett fördjupat arbete inom de potentialområden för reducerad investeringskostnad som redovisades i samband med regeringsuppdraget i februari 2021<sup>64</sup>.

Utifrån de möjliga kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet som identifierats är Trafikverkets mål att den totala investeringskostnaden för nya stambanor ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.

Detta föranleder bland annat att följande förändringar jämfört med tidigare inriktning görs på systemnivå:

- Teknikval med lägre investeringskostnad görs genom anpassning av tekniska standarder. Till exempel utformas hela systemet med ballasterat spår.
- Förenklade tätortspassager genom sänkta hastigheter i vissa tätorter för att minska kostnaderna för centrala stationslägen.
- Förenklade stationsutformningar genom färre spår för vändande tåg.

Konsekvenserna av justeringarna blir att restiden för ändpunktstrafiken ökar med 5–10 minuter. Möjligheterna för tågvändningar minskar, vilket medför att vissa hittills antagna trafikeringsupplägg för den regionala trafiken inte blir möjliga. I viss mån begränsas därför flexibiliteten i systemet och kapacitetstillskottet blir något mindre. Systemet kommer att utformas för att ge minst lika god tillgänglighet och punktlighet som andra nybyggda delar av det svenska järnvägssystemet, men inte längre med den högre ambitionsnivå för nya

---

<sup>62</sup> Utom Ostlänken och Göteborg–Borås som dimensioneras för 250 km/tim.

<sup>63</sup> Indexreglerad kostnad motsvarande de tidigare redovisade 295 +/- 50 miljarder kronor som avsågs i 2017 års prisnivå. Kostnad omfattar nya stambanor mellan Gerstaberget (Järna), Almedal (Göteborg) respektive Lund. För avgränsningar avseende kostnadsbedömning, se även: Trafikverket (2021) Nya stambanor – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Publikation 2021:187.

<sup>64</sup> Trafikverket (2021), Nya stambanor för höghastighetståg – Slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg. Publikation 2020:025.

stambanor som Trafikverket tidigare utgått ifrån. Förändrade teknikval ger även ett ökat behov av underhåll och reinvesteringar.

De funktionella förändringarna som görs bedöms ligga i linje med syftet för nya stambanor och de övergripande förväntningarna på systemet. Vissa delnyttor kommer att förändras medan de samlade nyttorna för systemet som helhet förväntas bli ungefär samma som i aktuella bedömningar.

Inriktningen att minska investeringskostnaderna med 65 miljarder kronor innebär att den bedömda kostnaden för nya stambanor efter kostnadsreducerande åtgärder är 260 +/- 45 miljarder kronor.<sup>65</sup>

Vilka kostnadsreducerande åtgärder som är möjliga att genomföra i olika delar av systemet beror på en mängd parametrar, till exempel topografiska förutsättningar, nuvarande systemutformning och rimligheten i eventuella omtag i pågående processer. Ny bedömd kostnad efter kostnadsreducerande åtgärder för systemet och de ingående objekten framgår av tabell 21.

Tabell 21 Bedömda kostnader enligt nuvarande systemutformning respektive efter kostnadsreducerande åtgärder. Bedömda kostnader för systemet redovisas dels med den mest troliga kostnaden (50-procentspercentilen) dels med ett osäkerhetsintervall. Miljarder kronor.

	<b>Bedömd kostnad</b> (Nuvarande systemutformning)	<b>Ny bedömd kostnad<sup>66</sup></b> (Efter kostnadsreducerande åtgärder)
Nya stambanor	325 +/- 55	260 +/- 45
Objekt Ostlänken	91	81
Objekt Göteborg–Borås	44	38
Objekt Hässleholm–Lund	28	21
Centrala delar (Linköping–Borås/Hässleholm)	162	120

Av den ovan nämnda kostnadsreduktionen förutsätter 5–10 miljarder kronor förändringar av juridiska regelverk och andra styrande parametrar som ligger utanför Trafikverkets mandat. I följande frågor är Trafikverket beroende av stöd från andra parter för att realisera kostnadsreduceringar:

- Förändrad lagstiftning för effektivare och mer hållbar masshantering.
- Särskilt uppdrag till länsstyrelser och andra myndigheter gällande samverkan kring stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer för nya stambanor. (Se vidare avsnitt 7.6.6)
- Förändrade regelverk/tillämpningar avseende möjlighet att ställa krav på fordonssegenskaper.

För att reducera investeringskostnaderna för nya stambanor krävs dessutom ett kontinuerligt och proaktivt arbete med produktivitetshöjande åtgärder. Nya stambanors

<sup>65</sup> Bedömd kostnad efter kostnadsreducerande åtgärder utgör den kostnad som bedömts möjlig förutsatt att samtliga kostnadsreducerande åtgärder kan realiseras i sin fulla potential. Detta kräver ett successivt arbete och att ett flertal åtgärder och förutsättningar samverkar.

<sup>66</sup> Se föregående not.

omfattning och volym möjliggör stordriftsfördelar och effektivisering genom standardisering och industriell produktion av vanligt förekommande anläggningsdelar. En anläggning som byggts med industrialiserade metoder bidrar inte bara med en lägre investeringskostnad, utan ger även goda förutsättningar för kostnadseffektivt underhåll och reinvesteringar under drifttiden. En fördjupad beskrivning av kostnadsreducerande åtgärder finns i underlagsrapporten om nya stambanor.<sup>67</sup>

Nya stambanor omfattar stora anläggningsvolymerna vars produktionsmetoder och ingående material innebär omfattande utsläpp av växthusgaser. De stora anläggningsvolymerna över lång tid utgör ett bra underlag för utveckling och innovationer i omställningen mot klimatneutrala material och energieffektiva metoder. Nya Stambanor kommer att driva ett proaktivt och kontinuerligt arbete för att främja utvecklingen mot och omställningen till en klimatneutral och energieffektiv anläggningsbransch och därmed ökad uppfyllelse av klimatmålen.

#### 7.6.3. Samlad organisation och effektiv kostnadsstyrning

Regeringen anser att det fortsatta genomförandet av nya stambanor bör ske i en samlad och separat projektorganisation inom Trafikverket. Regeringen har i direktiven angett att Trafikverket ska redogöra för hur myndigheten avser att organisera det fortsatta genomförandet av nya stambanor.

Ansvar för både planering och genomförande av nya stambanor ligger, sedan den 1 oktober 2020, samlad under programorganisationen Nya Stambanor. Detta ger förutsättningar för att utifrån ett systemperspektiv samordna, optimera och prioritera för att styra mot hög kostnadseffektivitet och kostnads kontroll. Det samlade ansvaret för planering och genomförande innebär också möjlighet att styra om resurser och göra prioriteringar mellan olika delar av nya stambanor vid eventuella hinder i pågående processer.

Vidare möjliggör den samlade organisationen även stordriftsfördelar och effektivisering genom utveckling av standardiserade produkter och arbetsätt. I det fortlöpande arbetet omhändertas och värderas kontinuerligt möjligheter till sänkta kostnader och produktivitetshöjande åtgärder. Det gäller både i objekt som ingår i gällande plan, och i det fortsatta arbetet med planering av systemet som helhet. En fastlagd utbyggnadsplan som tydliggör volymer och genomförande över tid ger stabilitet i planeringen och goda förutsättningar för standardisering och industriell produktion.

Trafikverket avser att årligen, till uppdragsgivaren, redovisa framdrift och ekonomisk status för att ge en samlad bild med hög grad av transparens.

#### 7.6.4. Planförslag nya stambanor för höghastighetståg

I regeringens direktiv till Trafikverket anges att de nya stambanorna i planförslaget bör innefatta investeringar till ett belopp av 107 miljarder kronor. Med kostnadsreducerande åtgärder inarbetade hade denna nivå legat i linje med planerad planläggning och produktion under planperioden.

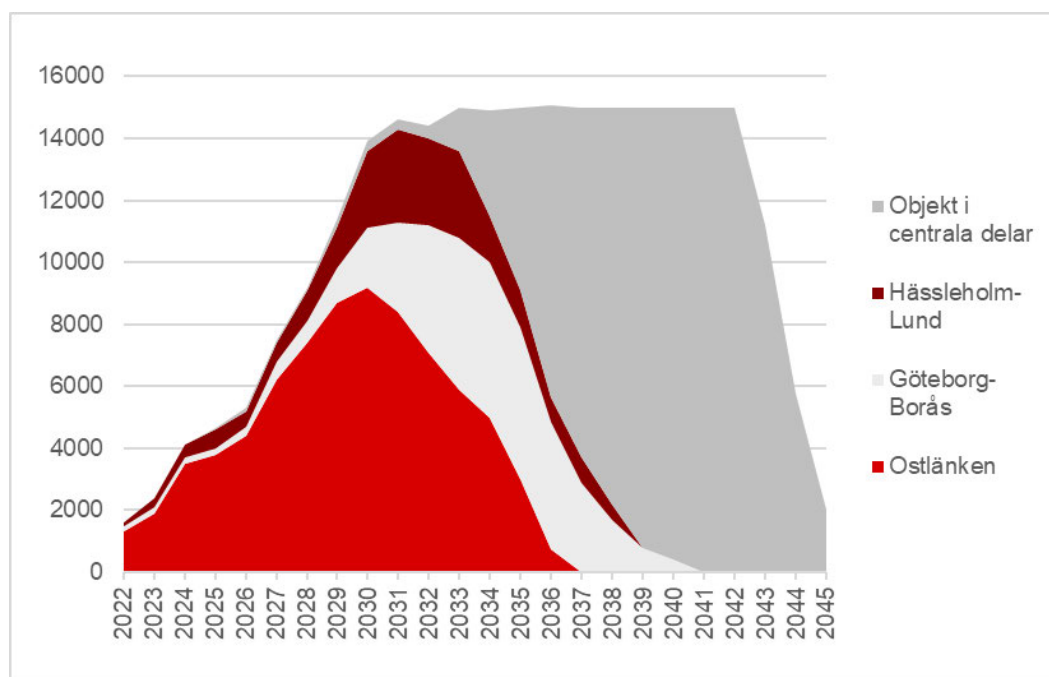
Eftersom Härryda kommun har meddelat att de inte avser att medverka i det fortsatta planarbetet gällande nya stambanor för höghastighetståg saknas i nuläget förutsättningar att gå vidare i delar av pågående planläggningsprocess för Göteborg–Borås. I och med detta pausar Trafikverket allt planläggningsarbete som berör Härryda kommun i avvaktan på regeringens beslut om tillåtlighet för sträckan. Trafikverket avser att lämna in ansökan om

---

<sup>67</sup> Trafikverket (2021), Nya stambanor – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Publikation 2021:187.

tillåtighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken till regeringen under 2022. Detta innebär att färdigställandet av Göteborg–Borås senareläggs med minst tre år och att medelsbehovet inom Göteborg–Borås därmed minskar med 8 miljarder kronor under planperioden. Av dessa omfördelas 5 miljarder kronor inom nya stambanor vilket innebär en mer offensiv tidplan, dels för genomförandet av Ostlänken dels för planläggning av objekt i systemets centrala delar. Figur 30 visar medelsfördelning och prognos för nya stambanor under utbyggnaden.

Figur 30 Medelsfördelning och prognos för nya stambanor under utbyggnaden. Prognosen efter planperioden (2022–2033) bygger på antagandet om att fortsatt finansiering möjliggörs i motsvarande takt som under slutet av planperioden. Miljoner kronor.



Utbyggnaden av nya stambanor startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029.

Under planperioden kommer en systemövergripande utbyggnadsanalys att genomföras, vilken beskrivs närmare nedan. För planläggning av centrala systemdelar mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm avsätts 3 miljarder kronor under planperioden.

#### 7.6.5. Systemövergripande utbyggnadsanalys

Inriktningen är att nya stambanor i sin helhet ska stå klara 2045. Planeringen behöver utgå ifrån ett systemperspektiv för att nyttorna av de nya stambanorna i sin helhet ska realiseras och kunna optimeras utifrån både funktionella, kostnadsmässiga och tidsmässiga aspekter. Detta gäller systemets funktion mellan Stockholm, Göteborg och Malmö men också hur de nya stambanorna samverkar med det övriga järnvägssystemet och transportsystemet i stort.

För att den fortsatta utbyggnaden av nya stambanor ska optimeras utifrån behoven på systemnivå kommer en systemövergripande utbyggnadsanalys att göras tidigt under



planperioden. Analysen ska klarlägga funktionella och tidsmässiga beroenden mellan nya stambanor och andra identifierade brister och planerade åtgärder med stor påverkan på systemets grundfunktion. Exempel på brister och åtgärder utanför nya stambanors system är plattformskapacitet i systemets ändpunkter, kapacitetsåtgärder in mot storstäderna, uppställningsspår och andra sidosystem. Den systemövergripande utbyggnadsanalysen syftar till att, i samverkan med berörda myndigheter, regioner och operatörer, klarlägga funktionella förutsättningar och fortsatt inriktning för planering och genomförande av nya stambanor. Detta så att utbyggnaden kan ske på ett kostnadseffektivt sätt som innebär att bästa möjliga effekt fås av respektive delsträcka.

Den systemövergripande utbyggnadsanalysen ska resultera i en utbyggnadsplan för nya stambanor. Utbyggnadsplanen kommer att presenteras för uppdragsgivaren som underlag för beslut om fortsatt utbyggnadsordning i samband med kommande planrevidering.

#### 7.6.6. Förberedande planering och planläggning

Planläggningsprocessen för systemets centrala delar (Linköping–Borås/Hässleholm) beräknas kunna påbörjas omkring 2026. För att effektivisera kommande planläggning genomförs, i samverkan med berörda myndigheter, regioner och kommuner ett förberedande planeringsarbete. Syftet med det förberedande arbetet är att:

- Se över och justera nuvarande systemutformning (avseende trafikeringsmöjligheter, hastigheter genom tätorter, stationer med mera) så att den i så stor utsträckning som möjligt omhändertar kostnadsreducerande åtgärder och samtidigt skapar nytta på både nationell och regional nivå.
- Utforma och teckna gemensamma avsiktsförklaringar med regioner och kommuner avseende ny systemutformning samt inriktning, innehåll och samverkansprocesser i kommande planläggning.
- Genomlys de fysiska förutsättningarna på sträckorna avseende genomförbarhet och kostnader, samt avgränsa och verifiera utredningsområden.

I samband med det förberedande arbetet avser Trafikverket tillsammans med berörda länsstyrelser och andra myndigheter se över hur samverkans-, planerings-, handläggnings-, tillstånds- och prövningsprocesser kan samlas och samordnas för att säkerställa stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer kopplat till färdigställandet av nya stambanor. För detta krävs ett särskilt uppdrag till länsstyrelser med flera enligt avsnitt

7.6.2.

#### 7.6.7. Finansiering

Genomförandet av nya stambanor är komplext att hantera inom Trafikverkets ordinarie anslag, eftersom möjligheten att flytta medel mellan år är mycket begränsad. Eftersom nya stambanor utgör en betydande del av det totala anslaget får även små förskjutningar i framdrift och kostnad stora konsekvenser för möjligheten att planera och driva andra objekt framåt. En annan finansiering, exempelvis genom lång- eller kortfristigt lån, skulle underlätta hanteringen och samtidigt möjliggöra en snabbare utbyggnad och tidigare realisering av nyttoeffekter som ökad kapacitet, avlastning av befintliga stambanor och ökad tillförlitlighet i järnvägssystemet.

## 7.7. Utbyggnad av järnväg i norra Sverige

Trafikverket ska, enligt direktivet, särskilt redovisa förutsättningarna för en utbyggnad av järnväg i norra Sverige, utöver de namngivna etapperna på Norrbottenbanan.

En viktig del i det underlag som tagits fram avseende norra Sverige är de bristanalyser som regeringen pekade ut vid fastställelsen av den gällande planen. Trafikverket har genomfört analyserna och rapporterna är publicerade på Trafikverkets hemsida. Följande utpekade bristanalyser berör norra Sverige (Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Jämtland och Gävleborg):

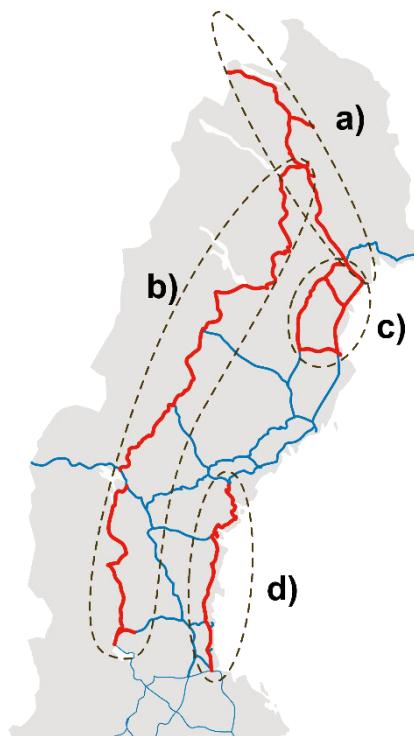
Figur 31 Utpekade bristanalyser i norra Sverige.

a) Narvik–Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet.<sup>68</sup>

b) Inlandsbanan, framtida funktion (överflyttning väg till järnväg samt omledning).<sup>69</sup>

c) Övre Norrland Skellefteå/Bastuträsk–Boden/Luleå, bristande kapacitet i järnvägssystemet.<sup>70</sup>

d) Nedre Norrland, bristande kapacitet i järnvägssystemet – återstående delsträckor med kapacitetsproblem och långa restider, såsom Ostkustbanan inklusive Ådalsbanan, Gävle–Härnösand.<sup>71</sup>



Som framgår av kartan i figur 31 är de fyra utpekade bristanalyserna geografiskt mycket omfattande, och tillsammans med de nybyggda respektive planerade sträckorna på Botniabanan, Norrbottenbanan och Haparandabanan utgör de huvuddelen av järnvägsnätet i norra Sverige. Till detta kommer stråket (Stockholm) Gävle mot Jämtland, där regeringen nyligen avsatt resurser för att möjliggöra fortsatt trafikering och nya lok och vagnar för nattågstrafiken till och från Jämtland (och Övre Norrland).

Utöver detta har Trafikverket inom ramen för förberedelserna inför planrevideringen tagit fram ett underlag där bland annat betydande brister för hela järnvägsnätet redovisas.<sup>72</sup> Bristerna relaterar i första hand till de transportpolitiska målens preciseringar för funktionsmålen.

<sup>68</sup> Trafikverket (2021), Bristanalys Narvik-Luleå Bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder: slutrapport. Publikation 2021:143.

<sup>69</sup> Trafikverket (2020), Inlandsbanans funktion i transportsystemet. Publikation 2020:121

<sup>70</sup> Trafikverket (2021), Slutrapport Övre Norrland, Skellefteå/Bastuträsk-Boden/Luleå: bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder. Publikation 2021:144.

<sup>71</sup> Trafikverket (2021), Slutrapport Bristanalys Nedre Norrland: Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning. Publikation 2021: 078.

<sup>72</sup> Trafikverket (2021), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271.

Den övergripande strategin bakom utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige har varit att skapa ett kapacitetsstarkt kuststråk för persontrafiken (Ostkustbanan, Ådalsbanan, Botniabanan, Norrbotniabanan och Haparandabanan) och ett funktionellt dubbelspår för godstrafiken med hjälp av de befintliga stambanorna (Norra stambanan och Stambanan genom Övre Norrland) tillsammans med kuststråket. På Malmbanan är strategin att öka kapaciteten genom att bygga ut för längre och tyngre tåg.

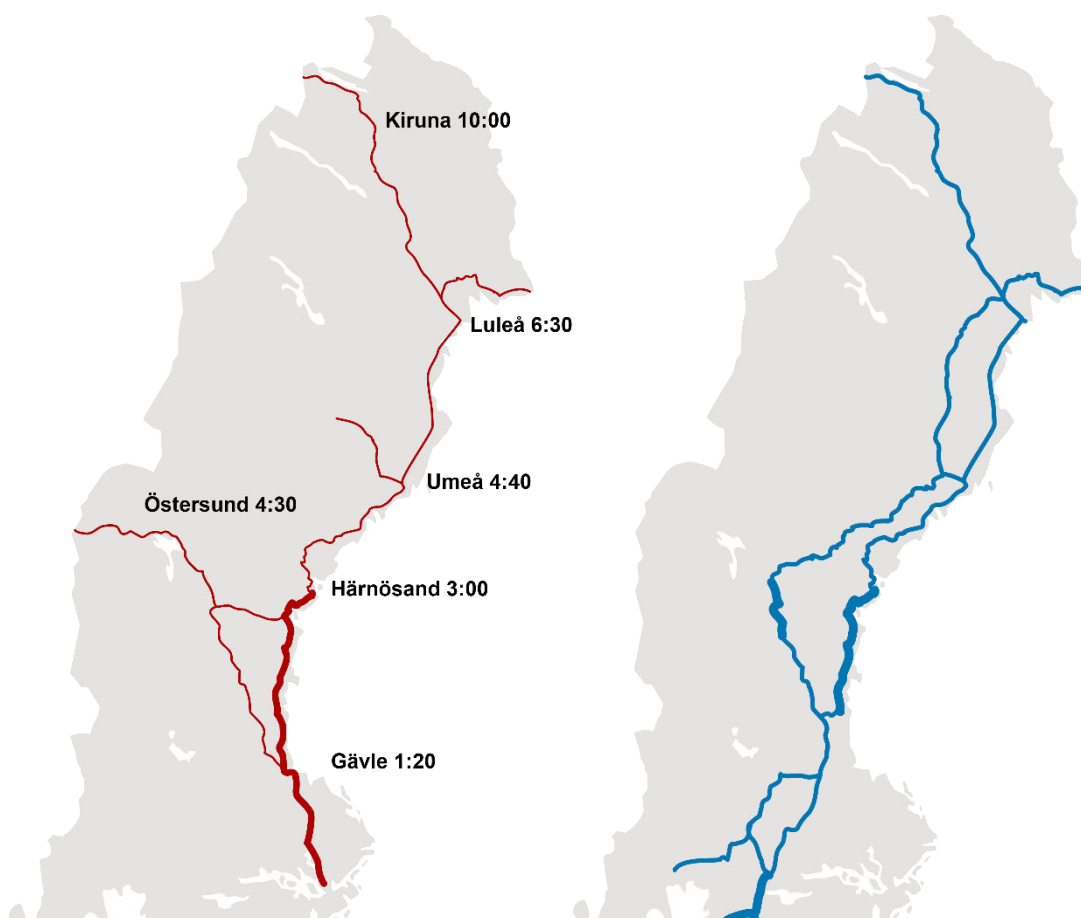
ERTMS infördes tidigt på Ådalsbanan, Botniabanan och Haparandabanan och är en viktig komponent för att reducera förseningar och skapa robusthet. Efter initialt mycket stora inkörningsproblem är det nu en betydligt lägre felfrekvens jämfört med konventionellt styrda banor<sup>73</sup>. Därför är den fortsatta moderniseringen av signalsystemet av stor betydelse för en utbyggnad av järnvägssystemet i norra Sverige.

Ett flertal potentiella åtgärder utöver Norrbotniabanan är analyserade i de utpekade bristanalyserna. Bristanalyserna redovisar på detaljerad nivå brister, möjliga åtgärder och effekter. Ett exempel på möjliga effekter för persontågstrafiken av åtgärderna som identifierats, är de ungefärliga restider från Stockholm som indikeras i figur 32. Till höger i figuren visas det funktionella dubbelspåret för gods med kuststråket och stambanestråket. Åtgärderna ger också positiva effekter för den regionala persontågstrafiken som bidrar till regionförstoring och förbättrad kompetensförsörjning.

---

<sup>73</sup><https://www.trafikverket.se/contentassets/788fb97a3cf74e21a118579decf5290a/driftsuppfoljninggsrapport-ertms-program-arsrapport-2019.pdf>

Figur 32 Kartan till vänster visar ungefärliga restider från Stockholm efter utbyggnad enligt bristanalyserna. Kartan till höger visar det funktionella dubbelspåret för godstrafiken som uppnås när Norrbotniabanan är färdigställd.



Det finns också aktuella skeenden som i hög grad kan komma att påverka förutsättningarna och behoven av satsningar på järnvägen i norra Sverige, bland annat de gröna industrisatsningar som regeringen aviserat i budgetpropositionen<sup>74</sup>. Här kan nämnas att regeringen den 23 september 2021 gav i uppdrag till Trafikverket<sup>75</sup> att analysera behovet av åtgärder för väg, järnväg och sjöfart i främst Norrbottens och Västerbottens län, vilket redovisas i särskild ordning den 30 november 2021.

Utöver Norrbotniabanan behövs sammanfattningsvis följande för att uppnå den övergripande strategin som beskrivits ovan: förstärkning av Ostkustbanan upp till Västeråsby, förstärkning mellan Luleå och Boden och fortsatt utbyggnad av Malmbanan för de speciella behov som näringslivet har där. Dessutom behövs en särskild uppföljning av effekterna av regeringens satsning på att binda samman Sverige och bidra till ett hållbart resande genom nattåg till Jämtland och övre Norrland.<sup>76</sup>

<sup>74</sup> Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen.

<sup>75</sup> Regeringsuppdrag: Uppdrag att analysera åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län, I2021/02468.

<sup>76</sup> Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen.

## 7.8. Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Enligt regeringens direktiv ska Trafikverket föreslå vilka investeringsobjekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser och till vilket belopp.

Regeringen gav den 24 oktober 2019 Trafikverket i uppdrag att analysera under vilka omständigheter det finns behov av extra resurser hos länsstyrelserna med anledning av omfattande investeringsobjekt samt föreslå och konsekvensbeskriva en långsiktigt hållbar modell för resurshantering för sådana investeringsobjekt. Trafikverket redovisade uppdraget den 28 maj 2020. Enligt Trafikverkets förslag ska totalkostnaden för de objekt som kan övervägas som utgångspunkt överstiga 5 miljarder kronor. Objekten ska dessutom vara av så komplex natur att det kommer att krävas extraordinära insatser hos den eller de länsstyrelser som berörs. Det ska även finnas möjlighet till ersättning för objekt som visserligen understiger beloppsgränsen, men där komplexitetskriteriet är särskilt framträdande.

Ersättning ska, enligt Trafikverkets förslag, utgå för länsstyrelsens åligganden som följer av krav ställda i miljöbalken kopplade till det aktuella objektet. Det betyder att en stor del av länsstyrelsens arbete med projektet avlastas även om de arbetsinsatser som länsstyrelserna utför som följer av åligganden enligt bland annat plan- och bygglagen och kulturmiljölagen inte ersätts. Trafikverket föreslår att ersättningen maximalt ska kunna uppgå till 0,1 procent av objektets beräknade totalkostnad.

För att Trafikverkets förslag ska kunna börja tillämpas krävs författningsändringar. Regeringen har ännu inte beslutat om några sådana. Trafikverket vet därför inte hur modellen för resurshantering slutligt kommer att se ut. Trafikverket har i sin sammanställning nedan utgått från det förslag myndigheten redovisade i maj 2020 och redovisningen bör alltså ses som preliminär.

De maximala ersättningsbelopp som anges i tabell 22 är preliminära och kommer att hanteras i särskild ordning. Inga investeringsåtgärder under beloppsgränsen 5 miljarder kronor som uppfyller komplexitetskriteriet enligt Trafikverkets förslag har identifierats.

Tabell 22 Objekt som bedöms medföra behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser. Miljoner kronor.

	Total objektskostnad, prisnivå 202102	Preliminärt maximalt ersättningsbelopp
Göteborg–Borås, del av nya stambanor	43 572	44
Hässleholm–Lund, del av nya stambanor	28 070	28
Norrbotniabanan (Umeå) Dåva–Skellefteå ny järnväg	15 748	16
Norrbotniabanan Skellefteå–Luleå ny järnväg	23 269	23
<b>Summa maximal ersättning</b>		<b>110</b>

## 7.9. ERTMS och relaterade järnvägstekniska system

### 7.9.1. Befintlig signalanläggning

Signalanläggningen i den svenska järnvägsinfrastrukturen behöver renoveras. Dessutom finns behov av att standardisera och modernisera den för att effektivisera dess förvaltning och möjliggöra en mer effektiv och robust tågdrift. En stor del av Trafikverkets signalsystem måste bytas ut inom tjugo år till följd av uppnådd teknisk livslängd. I dagsläget har 10 procent av ställverken nått sin tekniska livslängd och redan till 2026 kommer en betydande del av den övriga signalanläggningen att ha passerat sin tekniska livslängd. En omfattande reinvestering är därför nödvändig för att minst upprätthålla dagens kapacitet och tillgänglighet i järnvägssystemet samt säkra tillgången till viktiga komponenter. Reinvesteringen är också nödvändig för att vidmakthålla och fortsatt säkra tillgången på medarbetare med rätt kompetens, vilka i annat fall riskerar att välja mer expansiva arbetsmarknader.

### 7.9.2. ERTMS och EU

Sverige har åtagit sig att följa EU:s krav genom att signalanläggningar som inte medger interoperabilitet successivt ska fasas ut. När det gamla signalsystemet ersätts sker det därför samordnat med införandet av ERTMS, som är en europeisk standard för tågskyddssystem (European Rail Traffic Management System). EU:s vision med ERTMS är att minska järnvägens konkurrensnackdelar, i form av bristande driftskompatibilitet och interoperabilitet, gentemot andra trafikslag. Med en gemensam standard för den europeiska järnvägen förenklas trafiken över gränserna och ett gemensamt tågskyddssystem är ett steg på vägen mot denna vision. I förordningen för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) har länderna i Europa med vissa förbehåll åtagit sig att införa ERTMS på stomnätet senast 2030. Enligt Kommissionens förordning (EU) 2016/919 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet (TSD) avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen, ska medlemsstaterna upprätta en nationell plan för genomförandet av TSD. Trafikverket överlämnade sitt förslag till genomförandeplan till regeringen i juni 2017.

### 7.9.3. Införande av ERTMS i Sverige, tidplan och genomförande

Den nu uppdaterade tidplanen för införandet av ERTMS i Sverige baseras bland annat på hanteringen av nya styrområden som uppstår när antalet ställverk i signalanläggningen minskas från dagens 750 till ungefär 160. Ordningsföljden och takten på införandet av nya styrområden baseras på flera faktorer. En faktor är EU-krav på införandet av ERTMS på stomnät (2030) samt övrigt nät (2050). Ett införande av ERTMS planeras vara klart på hela det svenska järnvägsnätet under åren 2040–2045 och det svenska stomnätet har ett planerat införande kring år 2040.

Som en följd av ett annat EU-beslut och skärpta krav i Tyskland ökar användningen av godsvagnar utrustade med bromsar i kompositmaterial i Sverige. Det har identifierats ett antal risker kopplade till användningen av sådana bromsblock under nordiska vinterförhållanden. För att hantera dessa risker finns bland annat rekommendationer om att under sådana förhållanden framföra godståg i lägre hastighet, något som får negativ påverkan på såväl punktlighet som kapacitet i järnvägssystemet. ERTMS hanterar denna kapacitetspåverkan bättre än det nuvarande signalsystemet ATC (Automatic Train Control). Därför prioriteras styrområden i de norra delarna av Sverige. Det är även i linje med tågforetagens önskemål om att införa ERTMS från norr till söder. För att kunna vidmakthålla ATC-anläggningen med hjälp av återanvända komponenter från styrområden

där ERTMS införts, måste dock styrområden i södra Sverige och utanför stornätet prioriteras i en större utsträckning vid en tidplan med slutår 2040–2045.

Styrområdenas inbördes geografiska placering är ytterligare en faktor för att bland annat undvika öar av styrområden med avvikande tågskyddssystem jämfört med omgivningen. Ur ett trafiksäkerhetsperspektiv bedöms ERTMS-öar (som uppstår i inledningen av ERTMS-införandet) vara mindre kritiska än ATC-öar (som uppstår i slutet av ERTMS-införandet).

Införandet av ERTMS får inte leda till alltför stora inskränkningar av järnvägens tillgänglighet under byggskedet eller mellan olika byggetapper. Ur ett kapacitetsperspektiv beaktar således ordningen och takten på införandet av nya styrområden även framkomlighet, nya eller befintliga omledningsvägar samt effekter av andra planerade kapacitetsinskränkande investerings- och underhållsåtgärder. Trafikverket bedömer att fordon efter 2029 måste vara utrustade med ERTMS ombordutrustning för att kunna trafikera den järnvägsinfrastruktur som Trafikverket förvaltar. En tydlig och fastställd plan efterfrågas av järnvägsföretagen, för att dessa ska hinna vidta de åtgärder som krävs för att fortsatt bedriva tågtrafik. En sådan plan redovisas i regeringsuppdraget relaterat till införandet av ERTMS.<sup>77</sup>

#### 7.9.4. Kostnader för införande av ERTMS och finansiering

Trafikverkets kostnadsberäkningar för införandet av ERTMS i svensk järnväg omfattar endast införande i signalsystemets markanläggning. Genomförda kostnadsberäkningar baseras på nya arbetssätt och tekniklösningar. Maximal kostnadseffektivitet med tiotals procents reduktion från dagens nivå uppnås 2028 och får effekt på alla styrområden som tas i bruk från 2032 och framåt. Genomförda förändringar av tekniska regelverk ingår och beräknas ge några enstaka procents kostnadsreduktion.

En viktig faktor vid införandet av ERTMS är att många transportföretag, och särskilt godstransportföretag idag har svårt att ekonomiskt motivera och finansiera prototyper för- och serieinstallationer av den utrustning som ERTMS kräver. Det finns en möjlighet att söka EU-bidrag (CEF) för bland annat detta syfte, och Trafikverket har åtagit sig att koordinera sådana ansökningar. Det finns dock ingen garanti för att EU beviljar bidrag. Ansökta belopp kan också reduceras och då riskerar åtgärden att utebli. Det innebär att genomförandet av statens åtagande att införa ERTMS försvåras. Trafikverket föreslår därför ånyo att det bör utredas om det är möjligt för staten att medfinansiera ombordutrustning för ERTMS i fall där EU-bidrag har sökts men inte beviljats eller endast beviljats till någon del.

Ytterligare ett motiv till statlig medfinansiering av ombordutrustning är att införandet av ERTMS medför att funktionalitet överförs från infrastruktur till fordon. Denna överflyttning kommer även att öka i omfattning vid vidareutveckling av ERTMS, men även relaterade teknikutvecklingar (till exempel från nuvarande GSM-R till FRMCS (Future Railway Mobile Communication System)). Det finns också ett stort antal fordon på terminaler och godsbangårdar samt arbetsfordon som är nödvändiga för järnvägssystemets funktion, men som har materiella värden som understiger kostnaden för en fordonskonvertering.

Ovanstående beskrivning tyder på att den nuvarande hanteringen är otillräcklig och att den principiella frågan om statlig medfinansiering av ombordutrustning måste lösas på kort sikt, men i än högre grad för att säkra framtida teknikutveckling och det svenska järnvägssystemets funktionalitet och konkurrenskraft i ett europeiskt perspektiv. En utebliven medfinansiering (eller motsvarande lösning) medför antingen en

---

<sup>77</sup> Trafikverket (2021), Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet – Slutredovisning. Publikation 2021:243.

strukturrationalisering inom branschen, med utslagning av mindre aktörer, eller ett järnvägssystem som inte fullt ut tar tillvara den digitala utvecklingens möjligheter.

#### 7.9.5. Järnvägstekniska system relaterade till ERTMS

I och med det tekniska, geografiska och tidsmässiga beroendet mellan olika system i infrastrukturen och i fordon är det viktigt med en långsiktighet och stabilitet i planeringen för ERTMS. Det är också viktigt eftersom flera av järnvägssystemets aktörer har långa ledtider samt att stora investeringar och resursbehov i samband med införandet av ERTMS måste samordnas. Ett exempel är fiber (opto 2.0) där den nuvarande omfattningen måste utökas till hela järnvägsnätet. Ett annat exempel är radionätet (GSM-R) som måste kompletteras och förberedas för konvertering till FRMCS.

En finansiering av vidareutvecklingen av ERTMS är nödvändig för att Trafikverket ska kunna ta steget till nya TSD:er och realisera den aktuella införandeplanen.

Vidareutvecklingen är också nödvändig för att sänka de framtida kostnaderna för att införa och vidmakthålla ERTMS.

#### 7.9.6. Införande av ERTMS i andra länder i EU

Införandet av ERTMS ska vara genomfört i Europa på stomnätet 2030 och övrigt nät 2050. Enligt de senaste införandeplanerna skiljer sig tidpunkterna för införande åt mellan olika länder. Danmark avser att införa ERTMS i den västra delen 2027 och på hela järnvägsnätet till 2030. Norge planerar att införa ERTMS på sitt stomnät till 2025 och hela nätet till 2034. Finland planerar att stomnätet ska vara utrustat med ERTMS till 2035 och hela nätet till 2040. Italien och Österrike planerar att införa ERTMS på stomnätet till 2030, där Italien planerar att ha infört ERTMS på hela järnvägsnätet till 2036. Tyskland planerar att införa ERTMS på strax över 40 procent av stomnätet till 2030, med möjlighet att trafikera mellan Danmark och Österrike. Införandet på hela det tyska stomnätet är planerat till 2035. Nederländerna inför ERTMS i etapper där hela järnvägssektorn steg för steg går över till det nya systemet. Fram till 2031 kommer Nederländerna att utbilda mer än 15 000 personer, den rullande materielen kommer att konverteras samt sju spåravsnitt och de norra banorna kommer att få ERTMS. Från 2050 kommer ERTMS att vara standardsäkerhetssystemet i hela Nederländerna.

Enligt Sveriges motsvarande planer ska ERTMS vara infört på hela stomnätet till 2035. I ovan nämnda regeringsuppdrag föreslår Trafikverket emellertid att införandet på stomnätet ska vara klart under 2040 och hela nätet därefter. Även om Sverige och grannländerna samordnar sitt införande av ERTMS vid gränsövergångarna planerar Norge och Danmark att vara klara tidigare på nationell nivå. Detta visar sammanfattningsvis att Sverige varken är först eller sist med införandet av ERTMS.

#### 7.9.7. Konsekvenser av ett försenat införande av ERTMS

Det finns inga realistiska alternativ till att införa tågskyddssystemet ERTMS. Att bibehålla och reinvestera i ATC är inte kostnadseffektivt, det gäller både ur ett investerings- och underhållsperspektiv, men framför allt ur ett framtidsperspektiv. Redan idag är det billigare att bygga med ERTMS än med ATC och denna skillnad kommer troligtvis att öka med tiden. En anledning till detta är att ERTMS har färre komponenter i anläggningen än vad ATC har. Det bidrar även till att ERTMS har lägre förvaltningskostnader. Därmed genererar ERTMS lägre livscykelkostnader än ATC ur ett infrastrukturperspektiv. Samtidigt finns det en underhållsskuld i järnvägsinfrastrukturen där befintlig signalanläggning måste bytas ut. Alla ATC-system måste i någon form byggas om eller bytas ut vid en konvertering till ERTMS. Det innebär att en extra ATC-åtgärd kan göra att kostnaden för ett styrområde blir 40 procent högre för att nå ett slutläge med ERTMS. Det finns ungefär 160 styrområden i



Sverige som berörs. Ett utdraget införande av ERTMS blir således dyrare ur ett livscykelperspektiv för signalsystemet, även om ERTMS förväntas bli allt billigare över tid. Den då kvarvarande ATC-anläggningen måste underhållas en längre tid till en högre kostnad och ett antal fördyrande ATC-mellansteg måste användas för att möta reinvesteringsbehovet. Samtidigt minskar signalanläggningens robusthet och risken för trafikstörningar ökar eftersom det är en ökande brist på både komponenter och kompetenser relaterade till ATC.

En annan nackdel med att dra ut på införandet av ERTMS är att det ger förbättrade förutsättningar för många andra åtgärder i anläggningen, exempelvis kapacitetsökning. Samtidigt blir det mindre möjligheter att genomföra nya åtgärder i kommande nationella planer, eftersom ERTMS-relaterade åtgärder som ersatts med kostsamma extra ATC-åtgärder under innevarande nationella plan endast skjuts på framtiden. Dock måste de genomföras förr eller senare för att uppfylla regelkrav och för att minska underhållsskulden. Vissa planerade åtgärder får enligt lagkrav endast genomföras med ERTMS och ett utdraget införande skulle bidra till fler ERTMS-öar under en längre tid, vilket påverkar trafiken negativt. Kortsiktigt är det, för järnvägsföretag med endast nationell trafik, ekonomiskt fördelaktigt att fortsätta med ATC. För järnvägsföretag med gränsöverskridande trafik är det ogynnsamt eftersom dessa fordon måste utrustas för både ERTMS och ATC.

ATC-systemet kommer med sin begränsade funktionalitet och utvecklingspotential inte att ge stöd åt flera av de smarta digitala lösningar som idag växer fram i allt snabbare takt. Det beror på att dagens mjukvara inte medger funktioner som förväntas behövas i framtidens signalsystem. På sikt kommer det att innebära ökade kostnader för att hålla järnvägssystemet konkurrenskraftigt gentemot andra trafikslag.

Samtidigt kommer vissa delar av järnvägssystemet att nå gränserna för det kapacitetsuttag som är möjligt med ett signalsystem som ATC. Enligt gällande regelverk för ATC är största tillåtna hastighet 200 km/tim, vilket gör att kapacitetshöjande åtgärder i befintlig anläggning som baseras på högre hastigheter än denna inte är möjlig, till exempel på Väst kustbanan och Botniabanan. Nya banor med högre hastighet än 200 km/tim är inte heller möjliga att bygga med ATC.

## 7.10. Länsplaner för regional transportinfrastruktur

Länsplaner för regional transportinfrastruktur upprättas av regionerna och Gotlands kommun. Länsplanerna domineras av åtgärder på statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet men kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationell plan, medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar med mera, och bidrag till kommuner som betalar ut ersättning till drift av icke statliga flygplatser. Trafikverket ansvarar för att genomföra de åtgärder som de regionala planupprättarna fastställt i sina länsplaner. Regeringen har för den kommande planperioden preliminärt avsatt drygt 42 miljarder kronor för investeringsåtgärder och statlig medfinansiering av regionala vägar, som inte ingår i det nationella stamvägnätet. Regeringen har vidare, i direktivet för åtgärdsplaneringen 2022–2033, fördelat det avsatta beloppet per län. Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2018–2029 vid utgången av 2021. De länsvisa planerna ska redovisas till Regeringskansliet senast den 30 april 2022. Den slutliga fördelningen av ramar mellan den nationella planen och länsplanerna kommer att fastställas av regeringen genom beslut i nationell plan.

Regeringen gjorde i propositionen (2020/21:151) Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, bedömningen att beloppsgränsen för namngivna objekt i

länsplaner borde höjas från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor. Länsplanerna ska således redovisa de objekt som beräknas ha en total kostnad på minst 50 miljoner kronor.

Som framgår i avsnitt 7.1 föreslår Trafikverket att potter avsätts för dels ökad och säker cykling, dels mittseparering och mitträffling.

## 7.11. Övrig verksamhet inom utvecklingsanslaget

I detta kapitel beskrivs de övriga verksamheter och investeringar som finansieras från utvecklingsmedlen.

### 7.11.1. Planering, stöd och myndighetsutövning

Trafikverket föreslår att totalt 17 miljarder kronor avsätts för planering, stöd och myndighetsutövning.

I planering, stöd och myndighetsutövning ingår bland annat kostnader för arbete med kort- och långsiktig planering av transportsystemet. Exempel på sådant arbete är framtagande av planeringsunderlag, planering och uppföljning av transportsystemets utveckling, medverkan i samhällsplanering regionalt och kommunalt samt tillhandahållande av expertstöd i olika funktioner för övrig samhällsplanering. Vid åtgärdsvalsstudierna använder Trafikverket fyrstegsprincipen som stöd för att lösa behov av brister i transportsystemet. En viss del av kostnaderna kopplat till steg 1- och steg 2-åtgärder finansieras också genom denna anslagspost; det kan exempelvis gälla arbete med samverkan, hastighetsgränser, lokaliseringsfrågor, markanvändning och vägvisning. Inom anslaget finansieras också informationsinsatser och kunskapshöjande åtgärder, vilka beskrivs mer utförligt i kapitel 4.

Ökade investeringsvolymerna medför ökad omfattning av åtgärdsvalsstudier, planering och uppföljning av åtgärder, samhällsplanering, utredningar och bristanalyser. Detta behov av planering behöver ske ett till två år innan volymökningarna i genomförandeskedet. När projekten sedan har nått projekterings- och genomförandefas uppstår ett ökat behov av styrning och stöd i genomförandet av investeringsåtgärder. Under planperioden ser Trafikverket att det är främst för styrning och stöd i genomförandet av investeringsåtgärder som behoven ökar.

Inom anslagsposten finansieras även teknikutveckling som sker för att utveckla nya produkter eller metoder som löpande ska användas vid investeringar och reinvestering och som inte direkt går att koppla till ett enskilt investeringsprojekt. I det föreslagna beloppet för planering, stöd och myndighetsutövning har Trafikverket räknat med ett ökat behov för teknikutveckling, främst kopplat till järnvägsanläggningen, på drygt 1 miljard kronor.

### 7.11.2. Bidrag till Öresundsbrokonsortiet och Inlandsbanan AB

Bidrag till Inlandsbanan avser statens bidrag till Inlandsbanan AB (IBAB) för driften och beräknas uppgå till 1,8 miljarder kronor. Bidrag till Öresundsbrokonsortiet avser järnvägsdriften för Öresundsbron och beräknas uppgå till 4,5 miljarder kronor. Båda bidragen regleras genom avtal mellan staten och IBAB respektive Öresundsbrokonsortiet.

### 7.11.3. Räntor och amorteringar

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastrukturinvesteringar vilka återbetalas med anslag och beräknas uppgå till 25,7 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Anslagen för år 2022 beräknas uppgå till 295 miljoner kronor för väg och drygt 1,7 miljarder kronor för järnväg. I uppdraget med att ta fram nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 beaktar Trafikverket de räntesatser som lånen redan är bundna till hos Riksgälden. Stora delar av lånen räntebinds jämnt över åren för att

minimera ränterisken och för att uppnå en stabil räntekostnad. Vid nyupplåning använder Trafikverket de räntesatser som Konjunkturinstitutet<sup>78</sup> tar fram i sin prognos samt en säkerhetsmarginal för oväntade räntehöjningar. Trafikverkets beräknade ränteantagande i nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 är enligt följande: år 2022: 1,60 procent, år 2023: 1,85 procent, år 2024: 2,05 procent, år 2025: 2,25 procent, år 2026: 2,93 procent, år 2027: 3,07 procent, år 2028: 3,18 procent och åren 2029–2033: 3,45 procent som är den teoretiska långsiktiga jämviktsräntan.

#### 7.11.4. Driftbidrag till icke statliga flygplatser

Enligt regeringens uppdrag ska den nationella planen omfatta driftbidrag till icke statliga flygplatser. Utöver detta disponerar Trafikverket medel för att täcka kostnader för vissa flygtrafiktjänster, samt utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga funktioner på vissa flygplatser. För planperioden har drygt 1 miljard kronor avsatts för dessa ändamål. Dessa medel ingår i utvecklingsramen för nationell plan, men inte i ramanslaget enligt Trafikverkets regleringsbrev<sup>79</sup>.

Bestämmelser om driftbidrag finns i förordning (2006:1577) om statsbidrag för icke statliga flygplatser.

Enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten genom överenskommelser med flygplatshållare säkerställa att det finns ett nationellt nät av flygplatser som upprätthåller en grundläggande beredskap, för att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras.

## 7.12. Förslag på utpekade brister för fortsatt utredning

Vissa större brister i transportsystemets funktion saknar färdiga åtgärdsförslag men där preliminära bedömningar ändå pekar på att kostnaderna för att åtgärda bristerna kan komma att överstiga 1 miljard kronor. Trafikverket använder i dessa situationer begreppet utpekad brist för att uppmärksamma regeringen på att dessa sannolikt kommer att behöva hanteras i samband med kommande revideringar av nationell plan. I samband med fastställelsebeslutet 2018 fick Trafikverket i uppdrag att utreda sexton så kallade brister i syfte att de skulle vara så pass utredda att de kan övervägas i nästa planeringsomgång och planrevidering.

Svenska och danska regeringen gav därutöver Trafikverket, Vejdirektoratet och Trafikbygge- och boligstyrelsen i uppdrag att genomföra en strategisk analys för att förbättra kunskapsläget kring en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

De bristanalysen som sedan dess genomförts har genererat kunskap om en stor mängd åtgärder som bedöms vara prioriterade. Dessa finns redovisade på Trafikverkets webbplats<sup>80</sup>. Planeringsförutsättningarna för åren 2022–2033 har inte medgett att några åtgärder från bristanalyserna, annat än undantagsvis, har kunnat inrymmas under planperioden. För flera av dem kommer tills vidare fördjupade utredningar att göras av Trafikverket för att ytterligare belysa och värdera åtgärder inför kommande planrevideringar. I den del som omfattar en ny fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör har analysen resulterat i bland annat olika utformningsförslag,

---

<sup>78</sup> Trafikverket har haft diskussion med Konjunkturinstitutet kring vilken säkerhetsmarginal som ska användas för oväntade räntehöjningar.

<sup>79</sup> Trafikverkets regleringsbrev 2021, anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.

<sup>80</sup> <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-202220332037/ovriga-underlag-forslag-till-nationell-plan-202220332037/>

kostnadsberäkningar, trafikprognoser samt samhällsekonomiska och finansiella analyser i enlighet med svensk och dansk metodik.

Trafikverket föreslår i detta planförslag följande utpekade brister:

- Fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider. Fokus föreslås ligga på delen mellan Karlstad och riksgränsen. Bakgrunden är att den norska regeringen har gett Jernbanedirektoratet ett uppdrag att påbörja en utredning av järnvägsförbindelsen Oslo–Stockholm. En dialog mellan Jernbanedirektoratet och Trafikverket har inletts och myndigheterna är överens om att det vore värdefullt att genomföra en gemensam utredning som bland annat undersöker möjligheterna att etappvis utveckla stråket samt ser över alternativa sätt att finansiera föreslagna åtgärder.
- Stångådals- och Tjustbanorna. Banorna går mellan Södra stambanan i Linköping och Kalmar respektive Västervik. Införandet av det nya signalsystemet ERMTS medför stora investeringsbehov i dessa banor som idag är relativt lågtrafikerade och har låg hastighetsstandard. En namngiven reinvestering kommer därför att genomföras för att ersätta dagens unika radioblocks-system. Utöver det föreslås banornas betydelse för regionförstoring för fortsatt utredning.
- Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna Stockholm, Göteborg och Öresundsområdet. Snabba bussar är ett kostnadseffektivt sätt för ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i storstäder. I Stockholm och Göteborg finns bred samsyn om potentialen i att utveckla regional snabb, kapacitetsstark busstrafik som komplement till spårtrafiken. Men trängseln i vägsystemet sänker bussarnas hastighet och behovet av framkomlighetsåtgärder är stort. Bristen behöver särskild uppmärksamhet eftersom ansvaret för att genomföra åtgärder delas mellan regionerna som huvudman för trafiken samt stat och kommuner som väghållare.
- Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning. Trafikverket behöver fördjupa sin kunskap om brister, åtgärder och möjligheter att finansiera förvaltning och utveckling av anläggningar för tjänst. Två prioriterade utredningsområden är dimensionering av rangerbangårdar och uppställningskapacitet i storstadsområdena.
- Digitalisering av sjöfart. Ett utökat digitalt teknikstöd skulle kunna öppna upp för bättre utnyttjande av sjöfartens infrastruktur, högre sjösäkerhet i farlederna och bidra till utvecklingen av nya digitala lösningar. Digital teknik skapar också förutsättningar för att effektivisera hamnanlöpen och underlätta kopplingen till andra trafikslag. Det pågår ett flertal utvecklingsprojekt på området, men insatserna behöver intensifieras för att åtgärder ska kunna implementeras på bredare front. Samtidigt behöver det klargöras hur investeringar i ny teknik inom sjöfarten kan finansieras.

## 8 Förslag på åtgärder per stråk och noder

### 8.1. Inledning

I detta kapitel redovisas åtgärder som ingår i planförslaget.

Åtgärderna redovisas på två detaljeringsnivåer. Den första nivån visar de namngivna investeringarna och de namngivna reinvesteringarna som ingår i planförslaget med byggstart under planperioden, se figur 33 i avsnitt 8.2.

Nästa nivå redovisas i efterföljande avsnitt och ger en mer detaljerad bild av åtgärderna utifrån fyrstegsprincipen, redovisat på stråk i sex geografiska områden.

För mer information om de brister som respektive namngivna investering bidrar till att lösa hänvisas till underlagsrapporten Geografiska brister på systemnivå<sup>81</sup> och underlagsrapporten för namngivna investeringar<sup>82</sup>.

De typer av åtgärder som redovisas i det här kapitlet är:

- exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder som påverkar efterfrågan på transporter eller som effektiviserar användningen av befintligt transportsystem
- Vissa åtgärder är generella över landet och dessa beskrivs i exempelvis kapitel 4.1. Andra åtgärder är mer regionspecifika, och exempel på sådana beskrivs samlat per geografiskt område.
- exempel på trimnings- och miljöåtgärder
- Det avser nya åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner kronor och som kan vara i både befintlig och ny sträckning. Exempel på åtgärder redovisas utifrån aktuell verksamhetsplan för de första åren i den kommande planperioden.
- namngivna reinvesteringar i befintlig infrastruktur, till exempel broar och järnvägsspår
- namngivna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor.

Dessutom redovisas i tabellform de ytterligare namngivna objekt som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

### 8.2. Större investeringar och reinvesteringar i Sverige

I figur 33 redovisas en övergripande bild av de större åtgärderna i planförslaget. De åtgärder som visas är

- namngivna investeringar med en kostnad över 100 miljoner kronor på det statliga stamvägnätet, det statliga järnvägsnätet samt slussar och farleder, och
- namngivna reinvesteringar med en kostnad över 300 miljoner kronor på de statliga vägarna och järnvägarna.

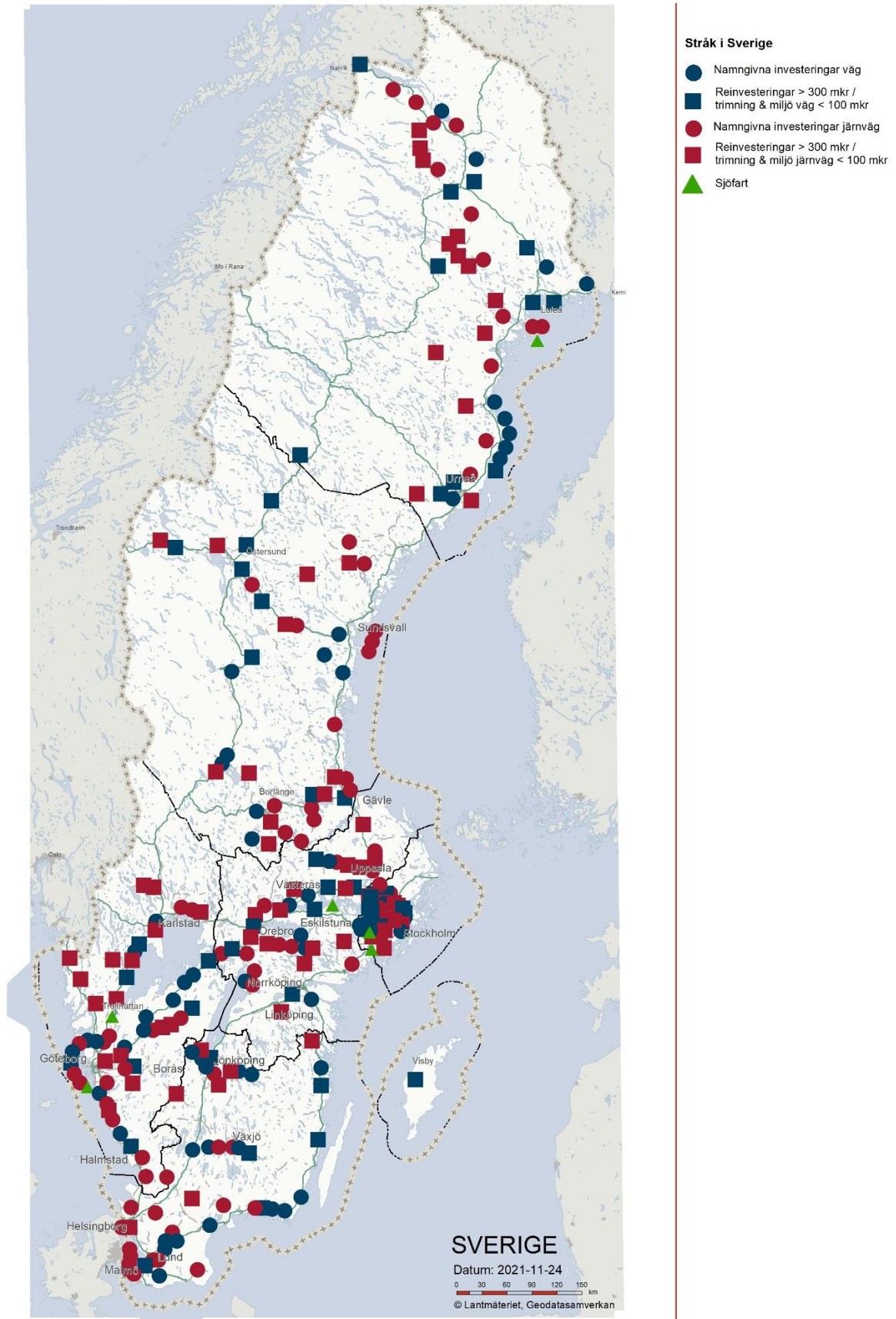
Dessa redovisas också i tabeller i efterföljande avsnitt.

---

<sup>81</sup> Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018–2029. Publikation 2020:271.

<sup>82</sup> Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Figur 33 Namngivna investeringar och reinvesteringar i Sverige.

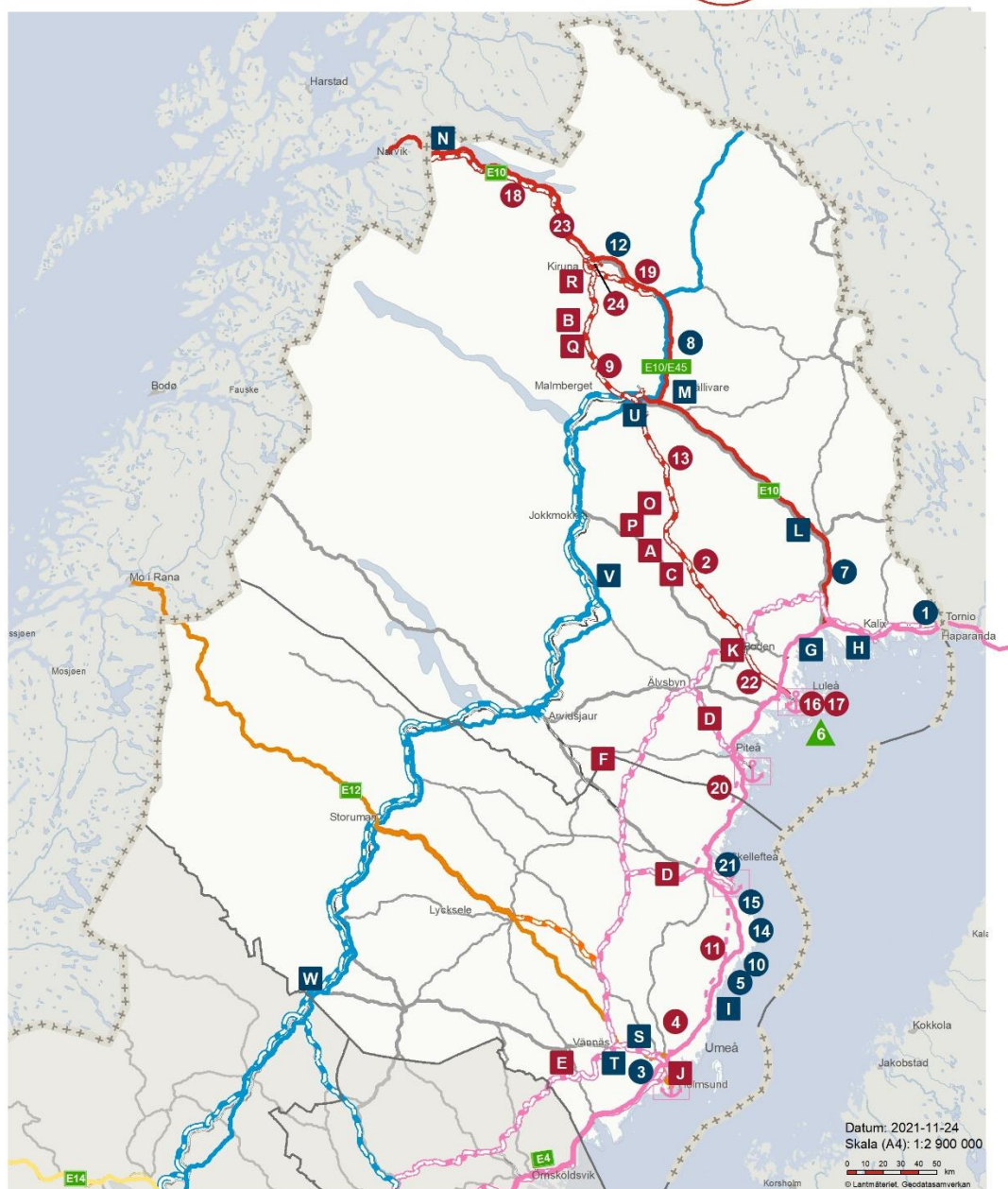


### 8.3. Norra Sverige

Regionen består av Norrbottens och Västerbottens län.

I figur 34 nedan visas en karta över norra Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 23–26 nedan.

Figur 34 Åtgärder i norra Sverige.



**Stråk i Region Nord**

- Namngivna investeringar väg
- Reinvesteringar > 300 mkr / trimning & miljö väg < 100 mkr
- Namngivna investeringar järnväg
- Reinvesteringar > 300 mkr / trimning & miljö järnväg < 100 mkr
- ▲ Sjöfart

- Stråk 1: Göteborg-Karlstad/Oslo-Mora-Östersund-Dorotea-Gällivare-Finland
- Stråk 2: Noden Stockholm-Gävle-Sundsvall-Örnsköldsvik-Umeå-Luleå- Haparanda-Finland
- Stråk3: Luleå-Kiruna-Norge
- Stråk 4: Finland-Umeå-Hemavan-Norge

Datum: 2021-11-24  
Skala (A4): 1:2 900 000  
© Lantmätariet, Geodatasamverkan

### 8.3.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I samhällsplaneringen sker en ständigt pågående dialog med kommuner som är i skeden av befolkningsminskning, utveckling och stadsomvandling. På strategisk nivå sker en dialog med bland annat näringslivet, i syfte att trimma systemet och hitta smarta lösningar för ökad tillgänglighet och effektivitet. Exempel på aktörer som Trafikverket har en hög grad av samverkan med är turistnäringen, rennäringsn, sjöfarten, akademien, skogsnäringsn, gruvnäringsn, Trafikverkets råd för tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättning (RTAF), kollektivtrafikaktörer samt intressenter i Finland, Norge och Ryssland. Exempel på åtgärder är synkroniserade tidtabeller mellan buss och nattåg, höjd nivå på vinterdrift av väg, angoringsplatser för montering av snökedjor, ITS-lösning för luftkvalitet, trafikering, ökad bärighet på bro och samverkan för säkrare och effektivare lavinvarningssystem Norge–Sverige.

### 8.3.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 23 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.<sup>83</sup>

Tabell 23 Namngivna reinvesteringar i norra Sverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	Malmbanan, Boden–Harrträsk, spår- och växelbyte
B	Malmbanan, Gällivare–Råtsi, spår- och växelbyte
C	Malmbanan, Boden–Murjek, Murjek–Gällivare, kontaktledning
D	Pite- och Skelleftebanan, spårbyte
E	Stambanan genom Övre Norrland, Långsele–Vännäs, kontaktledning
F	Stambanan genom Övre Norrland, Vännäs–Boden S, kontaktledning

<sup>83</sup>Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.



### 8.3.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 24 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas om prioriteringarna ändras.

Tabell 24 Trimnings- och miljöåtgärder i norra Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
G	E4, Förbi Börjelslandet
H	E4, Sangis Bredviksheden samt Raggdynan, faunapassage
I	E4, Granberget, faunapassage
J	Stambanan genom Övre Norrland, Umeå Ö, nya växlar och förlängning av plattform
K	Stambanan genom Övre Norrland, Boden C, höjning av plattform
L	E10, Gyljen, gång- och cykelväg genom Gyljen
M	E10, Liikavaara, förbifart
N	E10, Katterjåkk, hållplats och planskild passage
O	Malmbanan, Luleå–Gällivare, Södra omloppet, största tillåtna axellast 32,5 ton
P	Malmbanan, plankorsningsåtgärder
Q	Malmbanan, Gällivare–Kiruna, förlängning av mötesstationer Lina älv, Harrå och Fjällåsen
R	Malmbanan, Kalixfors–Råtsi, faunapassage
S	E12, Oskyddade trafikanter förbi Brännland
T	E12, gång- och cykelbro Vindelälven, Vännäsby
U	E45, Nuolajärvikorsningen
V	E45, Kåbdalis, trafiksäkerhetsåtgärder
W	E45, Dorotea, trafiksäkerhetsåtgärder

#### 8.3.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 25 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar samt i en farled. Bland annat kommer de flesta delsträckor utan mötesseparering på E4 i Västerbotten att få mötesseparering, vilket möjliggör kortare restider och höjd säkerhet för vägtrafik och oskyddade trafikanter. Några kortare sträckor återstår där samordning behövs med pågående järnvägsprojekt. En utbyggnad av Norrbotniabanan mellan Umeå och Skellefteå har påbörjats och fortsättningen mellan Skellefteå och Luleå inleds. Farleden till Luleå får ökad kapacitet och säkerhet. De södra delarna av Malmbanan åtgärdas för att klara större axellaster, vilket innebär kapacitetsförbättringar.

Tabell 25 Namngivna investeringar i norra Sverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	E4, Salmis–Haparanda (pågående)
2	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m. (pågående)
3	E4/E12, Umeå (pågående)
4	Norrbotniabanan Umeå–Dåva, ny järnväg (pågående)
5	E4, Sikeå–Gumboda, mötesseparering (pågående)
6	Luleå hamn, kapacitetsåtgärd farled (pågående)
7	E10, Morjärv–Svartbyn
8	E10, Avvakko–Lappeasuando
9	Malmbanan, Sikträsk, bangårdsförlängning
10	E4, Gumboda–Grimsmark, mötesseparering
11	Norrbotniabanan, (Umeå) Dåva–Skellefteå, ny järnväg
12	E10, Kauppinen–Kiruna, mötesseparering
13	Malmbanan, Nattavaara, bangårdsförlängning
14	E4, Broänge–Daglösten, mötesseparering
15	E4, Daglösten–Ljusvattnet, mötesseparering
16	Luleå C, flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)
17	Luleå C, ombyggnad av personbangård (etapp 2)
18	Malmbanan, Kiruna–Riksgränsen, största tillåtna axellast 32,5 ton
19	Malmbanan, Svappavaara–Kiruna, största tillåtna axellast 32,5 ton
20	Norrbotniabanan, Skellefteå–Luleå, ny järnväg
21	E4, Förbifart Skellefteå
22	Stambanan genom Övre Norrland, Sävastklinten–Norra Sunderbyn, ny mötesstation och partiellt dubbelspår
23	ERTMS, Trafikledningscentral Nord, Malmbanan
24	Kiruna, ny järnvägsstation

8.3.5. Förslag på ytterligare namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 26 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 26 Ytterligare namngivna objekt i norra Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

**Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade**

E4, Grimsmark–Broänge, mötesseparering

E12, Kulla–Norrfors, mötesseparering

E4, Ljusvattnet–Yttervik, mötesseparering

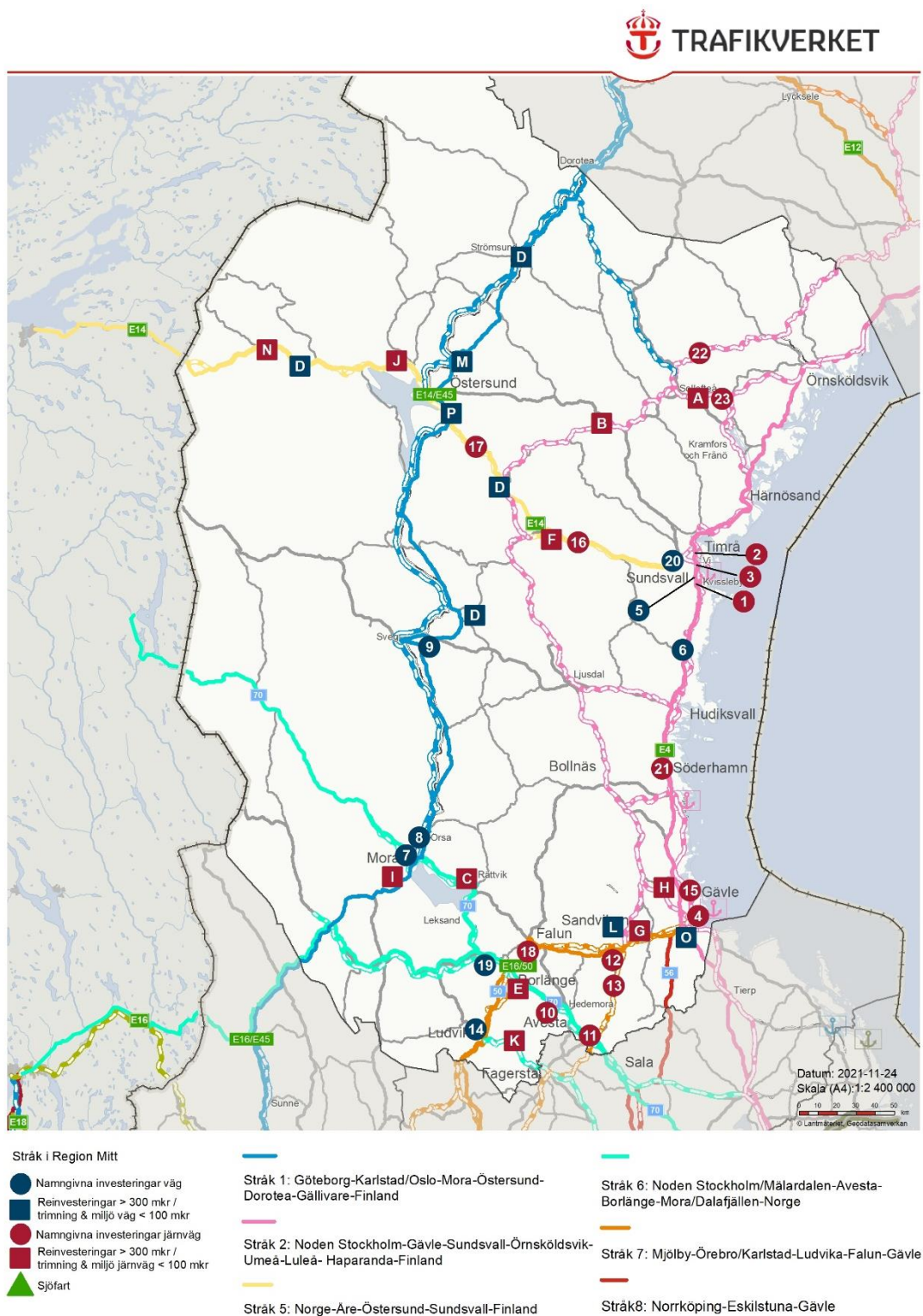
E10, Mertainen–Kauppinen, mötesseparering

## 8.4. Mellersta Sverige

Regionen består av Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs och Dalarnas län.

I figur 35 nedan visas en karta över mellersta Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 27–30 nedan.

Figur 35 Åtgärder i mellersta Sverige.



#### 8.4.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I mellersta Sverige förs en dialog med regioner, kommuner, länen och andra aktörer när det gäller utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Samverkan sker i tidiga planeringsskeden för samordnad planering och kostnadseffektiv utformning. Dialog förs med näringslivet om effektivisering av godstransporter och överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Det har upprättats en särskild trafiksäkerhetsgrupp med syfte att driva trafiksäkerhetsarbetet strategiskt, med handlingsplan och målstyrningsarbete. Det utreds också förslag om kostnadseffektiva åtgärder i byar med randbebyggelse efter det lågtrafikerade vägnätet med stor andel tung trafik, exempelvis geofencing, kvalitetssäkring av transporter och bygdeväg<sup>84</sup>. Det pågår ett samarbete med Örnsköldsviks och Sundsvalls kommuner för att minska partikelhalter (sopning, dammbindning), och Trafikverket medverkar i regionala samarbeten om luft, miljö och klimat i Jämtland, Dalarna och Västernorrland.

#### 8.4.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 27 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.<sup>85</sup>

Tabell 27 Namngivna reinvesteringar i mellersta Sverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	Ådalsbanan, Västerasby–Långsele, spårbyte
B	Stambanan genom Övre Norrland, Bräcke–Långsele, kontaktledning
C	Dalabanan, Siljansbanan, kontaktledning

<sup>84</sup> Bygdeväg eller bymiljöväg är de svenska benämningarna på en landsväg med extra breda vägrenar, och ett smalare körfält i mitten avsett för bilar. Syftet är att underlätta för cyklister och fotgängare.

<sup>85</sup> Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

### 8.4.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 28 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 28 Trimnings- och miljöåtgärder i mellersta Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
D	E14/E45, Jämtland, gång- och cykelåtgärder
E	Dalabanan, Säter, tillgänglighetsanpassning av station inkl. gång- och cykeltunnel
F	Mittbanan, Sundsvall–Ånge, Erikslund, samtidig infart
G	Bergslagsbanan, Gävle–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inkl. vägskyddsåtgärder
H	Norra stambanan, Gävle–Ockelbo, spårunderbyggnad, största tillåtna axellast 25 ton
I	Mora-Älvdalen/Vika, Morastrand–Lomsmyren, elektrifiering
J	Mittbanan, Nälden, ny plattform inkl. plankorsningsåtgärder
K	Bergslagspendeln, Fagersta–Ludvika, plankorsningsåtgärder
L	E16, Hofors, genomfart
M	E45, Jämtland, trafiksäkerhetshöjande åtgärder och miljöåtgärder (stängselsystem)
N	Jämtlands, Västernorrlands, Gävleborgs och Dalarnas län, plankorsningsåtgärder
O	Väg 583, Gävle, skydd av vattentäkt
P	E14, Grytan–Erikslund, stängselsystem

#### 8.4.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 29 ett antal viktiga förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer återstående delsträckor på E4 att bli mötesseparerade tillsammans med några delsträckor på E14, E16 och E45. Trafiksituationen genom Ludvika och Mora kommer också att förbättras. Dubbelspårsutbyggnaden på Ostkustbanan föreslås fortsätta med en etapp i södra infarten till Sundsvall, och med fortsatt planering och vissa förberedande arbeten för norra infarten till Gävle.

Tabell 29 Namngivna investeringar i mellersta Sverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	Sundsvall C–Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad
2	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.
3	Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.
4	Gävle hamn, järnvägsanslutning
5	E4, Sundsvall, (pågår kvarstående etapp)
6	E4, Kongberget–Gnarp
7	E45/väg 70, genom Mora, steg 1–3
8	E45, Vattnäs–Trunna
9	E45, Rengsjön–Älvros
10	Uppsala–Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1 (pågående)
11	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid
12	Godsstråket Storvik–Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken–Kungsgården, mötesstation
13	Godsstråket genom Bergslagen, kapacitetshöjande åtgärder
14	Väg 50, genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen
15	Ostkustbanan, etapp Gävle–Kringlan, kapacitetshöjning
16	Sundsvall–Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder inklusive säkerhetshöjande åtgärder
17	Ånge–Östersund, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
18	Borlänge–Falun, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder
19	E16, Borlänge–Djurås
20	E14, Blåberget–Matfors
21	Stockholm–Skellefteå, hastighetshöjning 250 km/tim på befintlig bana
22	ERTMS, Trafikledningscentral Boden Ånge
23	Ådalsbanan, Västerasby vändslinga

8.4.5. Förslag på ytterligare namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 30 redovisas enligt regeringens direktiv de ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 30 Ytterligare namngivna objekt i mellersta Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

#### Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade

E14, Lockne–Optand/Förbi Brunflo

E4, Förbi Örnsköldsvik

Väg 56, Hedesunda–Valbo/Gävle, Råta linjen

E16, Lönnemossa–Klingvägen, mötesseparering

E 16/66, Förbi Yttermalung

Väg 50, Förbi Grängesberg

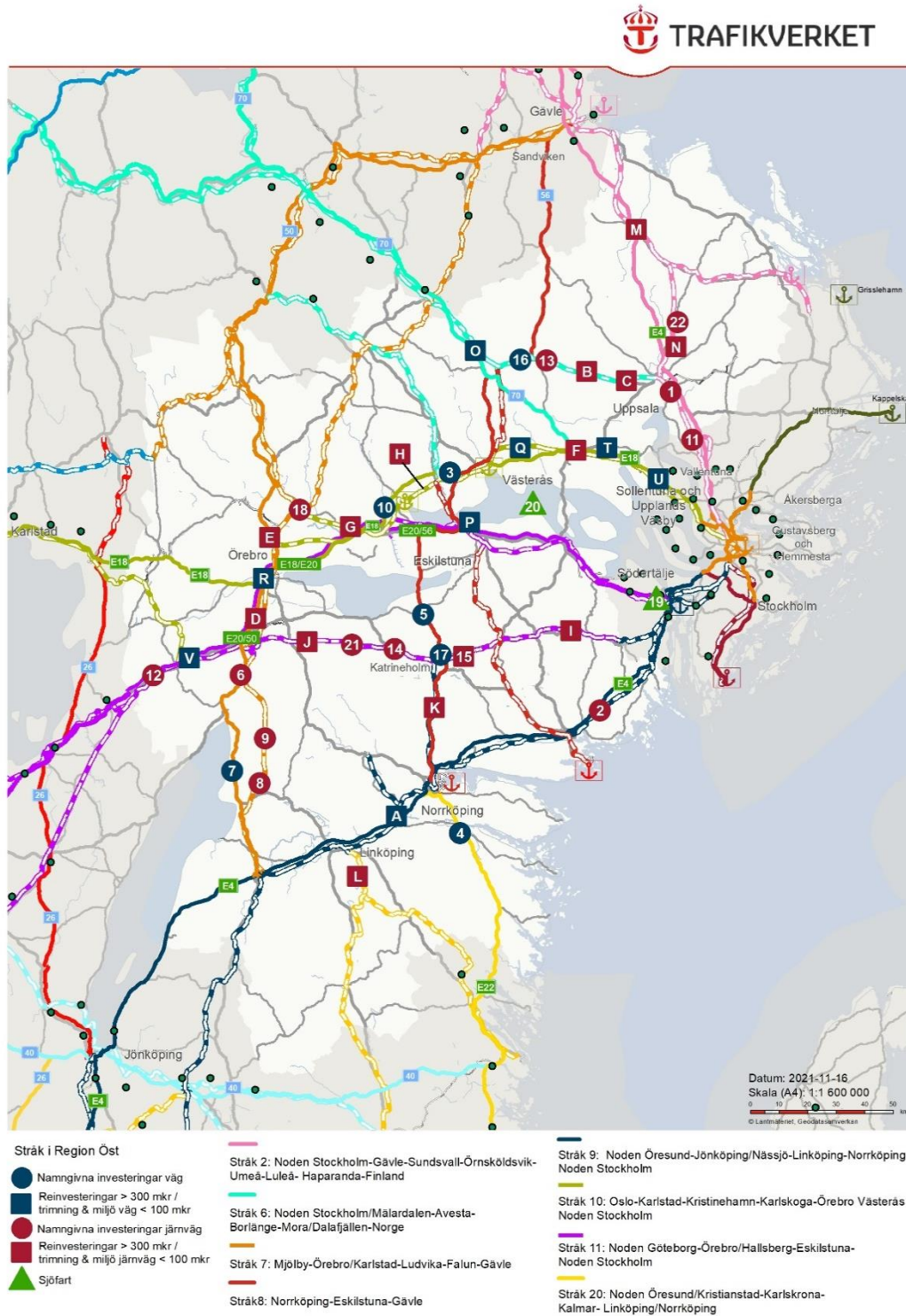


## 8.5. Östra Mellansverige

Regionen består av Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län. I regionen finns både större städer och stora områden av glesbygd.

I figur 36 nedan visas en karta över östra Mellansverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 31– 34 nedan.

Figur 36 Åtgärder i östra Mellansverige.



### 8.5.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I östra Mellansverige förs en gemensam dialog och samverkan om samhällsutveckling för infrastruktur och kollektivtrafik, bland annat inom ramen för Mälardalsrådet och ”En bättre sitys”. I det sistnämnda samverkar sju regioner omen gemensam storregional systemanalys. Utöver detta sker den traditionella dialogen med övriga planeringsorgan som region och kommuner.

De behov och brister som framkommer vid dialog och samverkan resulterar i utredningar där åtgärder inom järnväg som differentierad tidtabell (alla tåg stannar inte vid alla stationer), optimering av signalsystem och kortare uppehåll på vändstationer kan bli aktuella. Exempel på åtgärder på väg är kollektivtrafikkörfält, signalprioritering, ändrad utformning, tydligare skyltning och bulleråtgärder.

### 8.5.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 31 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.<sup>86</sup>

Tabell 31 Namngivna reinvesteringar i östra Mellansverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	E4, Östergötland, Linköping–Norrköping, motorväg (åtgärd i en körriktning)
B	Dalabanan, Uppsala–Avesta Krylbo, kontaktledning
C	Dalabanan, Uppsala–Sala–Avesta Krylbo, spår- och växelbyte
D	Godsstråket genom Bergslagen, Hallsberg–Frövi, kontaktledning
E	Godsstråket genom Bergslagen, Örebro–Frövi, spår- och växelbyte
F	Mäljarbanan, Västerås–Kungsängen, utbyte signalställverk
G	Mäljarbanan, Frövi–Köping, Hovsta–Jädersbruk, utbyte signalställverk
H	Mäljarbanan, Tillberga–Jädersbruk, Eskilstuna–Kolbäck, spår- och växelbyte
I	Västra stambanan, Järna–Sköldinge, kontaktledning
J	Västra stambanan, Hallsberg–Sköldinge, kontaktledning
K	Södra stambanan, Katrineholm–Åby–Mjölby, kontaktledning
L	Stångådalsbanan och Tjustbanan, Linköping–Västervik, Bjärka–Säby–Rimforsa, utbyte radioblockeringssystem

<sup>86</sup> Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

### 8.5.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 32 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 32 Trimnings- och miljöåtgärder i östra Mellansverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
M	Anpassning av stationer till nya tåg, t.ex. Ostkustbanan Uppsala–Gävle
N	Ostkustbanan, Fullerö, vänd- och uppställningsspår norr om Uppsala
O	Väg 70, Kumla kyrkby–Sala, gång- och cykelväg
P	Väg 56, Kvicksund–Västjädra, korsningsåtgärder
Q	E18, genom Västerås, kapacitetshöjande åtgärder
R	E20, Örebro, trafikplats Marieberg norra
S	Södermanlands, Uppsala, Västmanlands, Örebro och Östergötlands län, säkra bangårdar, stängsling
T	E18, Enköping, vattenskyddsåtgärder
U	E18, Bålsta, vattenskyddsåtgärder
V	E20, Laxå, faunapassage

#### 8.5.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 33 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer bygget av nya stambanor för höghastighetståg att inledas på sträckan Järna–Linköping, och återstående dubbelspårsetapper på godsstråket genom Bergslagen mellan Hallsberg och Mjölby kommer att färdigställas. Dessutom föreslås att en utbyggnad av järnvägen till fyra spår ska inledas mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala–Stockholm. På väg föreslås förbättringar på E18, E22 och väg 50 och 56. Nya slussar kommer att färdigställas i Södertälje och farleden i Mälaren kommer att få bättre kapacitet.

Tabell 33 Namngivna investeringar i östra Mellansverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	Uppsala, plankorsningar
2	Ostlänken, nytt dubbelspår, Järna–Linköping
3	Väg 56, Kvicksund–Västjädra
4	E22, Förbi Söderköping
5	Väg 56, Bie–St Sundby (Alberga), Råta linjen
6	Godsstråket Hallsberg–Åsbro, dubbelspår
7	Väg 50, Medevi–Brattebro (inkl. Nykyrka)
8	Godsstråket Jakobshyttan–Degerön, dubbelspår
9	Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår
10	E18, Köping–Västjädra, kapacitetsbrister
11	Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala–länsgränsen Stockholm)
12	Laxå, bangårdsombyggnad
13	Heby, mötesspår
14	Högsjö västra, förbigångsspår
15	Katrineholm, förbigångsspår
16	Väg 56, Sala–Heby
17	Väg 56, Katrineholm–Bie
18	Frövi, bangårdsombyggnad
19	Södertälje sluss, Mälaren
20	Farleder i Mälaren
21	ERTMS, Trafikledningscentral Hallsberg Norrköping
22	ERTMS, Trafikledningscentral Stockholm Gävle

8.5.5. Förslag på ytterligare namngivna investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 34 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 34 Ytterligare namngivna objekt i östra Mellansverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

**Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade**

E20, trafikplats Gröndal–Eskilstuna, 2+2

Hjulsta, ny- eller ombyggnad av bro<sup>87</sup>

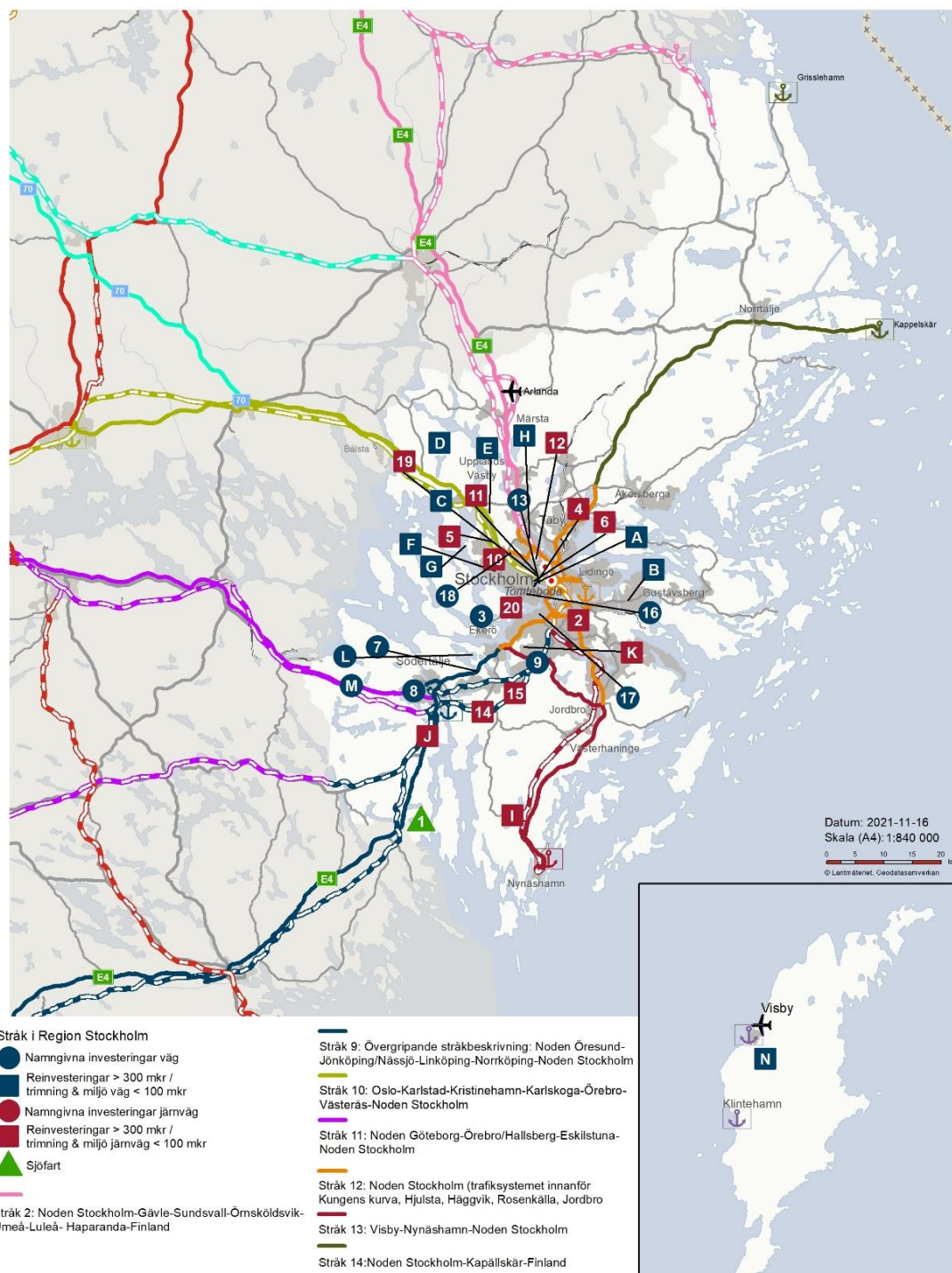
---

<sup>87</sup> Trafikverket har för avsikt att utreda förutsättningarna för alternativ finansiering av Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro.

## 8.6. Stockholmsområdet och Gotland

Regionen består av Stockholms och Gotlands län. I figur 37 nedan visas en karta över Stockholmsområdet och Gotland där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 35–38 nedan.

Figur 37 Åtgärder i Stockholmsområdet och Gotland.



#### 8.6.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I det växande storstadsområdet är det inte möjligt att till fullo tillgodose efterfrågan på framkomlighet i vägnätet. Följden är trängsel och en högre störningskänslighet med stor samhällspåverkan. Ökande restider och restidsosäkerhet påverkar punktlighet och flera andra leveranskvaliteter negativt. Konflikter uppstår i ambitionen att uppnå såväl mål om god tillgänglighet som hänsyn till miljö och trafiksäkerhet.

Ett bättre nyttjande av befintlig infrastruktur i kombination med andra effektiviseringar i samverkan med andra aktörer kan bidra till förbättrad framkomlighet och tillförlitlighet för person- och godstransporter samt ökad robusthet i transportsystemet. Det handlar bland annat om utvecklad trafikledning och prioriterad framkomlighet för kollektivtrafik.

Trafikledning har en särskilt viktig roll i att hantera störningar. En fungerande operatörssamverkan om trafikledning inom ramen för Trafik Stockholm är en förutsättning för att minimera påverkan på viktiga samhällsfunktioner. Trafikstyrning har betydelse för framkomlighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa på de högst belastade storstadsvägarna. Utveckling av effektiva styrningsfunktioner som nyttjar vägsides-ITS (intelligenta transportsystem) och nya digitaliseringslösningar (uppkoppling, automatisering och elektrifiering) skapar förutsättningar för en mer effektiv användning av den befintliga och framtida väginfrastrukturen.

I samverkan med regionala aktörer och transportsektorn, koordineras planerade trafikpåverkande åtgärder. Detta är ett effektivt verktyg för en minimerad samhällspåverkan vid genomförande av investeringsåtgärder och för att säkerställa och utveckla redundans i systemet. Vid genomförande av infrastruktursatsningar sker även samverkan för att underlätta hållbara resval.

Den av Trafikverket upphandlade färjetrafiken till och från Visby har, tillsammans med flygförbindelserna, avgörande betydelse för Gotlands tillgänglighet. Färjan fyller viktiga funktioner för både godstrafik och persontrafik och påverkar förutsättningarna för såväl näringsliv som civilsamhälle. Det finns ett flertal hänsyn som behöver tas när det gäller färjetrafikens funktioner. Färjans ankomst- och avgångstider påverkar möjligheten att resa från och till hela ön med bil och kollektivtrafik under dygnets vakna timmar. De ger också viktiga förutsättningar för logistikkedjor för öns näringsliv.

### 8.6.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 35 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid i om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.<sup>88</sup>

Tabell 35 Namngivna reinvesteringar i Stockholmsområdet och Gotland under planperioden.

Exempel reinvesteringar under planperioden	
A	E4, ITS Essingeleden
B	Väg 222, Skurubroarna
C	Väg 841, Stäketbron
D	Väg 263, Erikssundsbron
E	E18, länsgräns-trafikplats Jakobsberg, motorväg

### 8.6.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 36 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 36 Trimnings- och miljöåtgärder i Stockholmsområdet och Gotland under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
F	E18, Stocksundsbron-trafikplats Danderyds kyrka, ITS och kollektivtrafikkörfält
G	E18, trafikplats Barkarby-trafikplats Jakobsberg, trafikstyrning
H	E4, komplettering av sido- och mitträcken på stamvägnätet, exempelvis vid Kista
I	Nynäsbanan Älvsjö-Nynäshamn, plankorsningar
J	Västra stambanan, Södertälje hamn godsbangård, ombyggnad
K	Västra stambanan, Stockholm, Huddinge, signalåtgärder
L	E4/väg 584, Bornsjön, vattenskyddsåtgärder
M	E20, Nykvarns trafikplats
N	Väg 143 och väg 147, Visby, vattenskyddsåtgärder

<sup>88</sup> Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.



#### 8.6.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 37 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer E4 Förbifart Stockholm att färdigställas tillsammans med de kapacitetsförstärkningar i infartslederna som behövs. Arbetet med att förbereda byggstarten för Tvärförbindelse Södertörn pågår, och de stora satsningarna inom järnväg fortsätter mellan Tomtebodan och Kallhäll. En anpassning av Stockholms central kommer också att göras. Farleden mellan Landsort och Södertälje föreslås också få bättre kapacitet och säkerhet.

Tabell 37 Namngivna reinvesteringar i Stockholmsområdet och Gotland under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	Farled Södertälje–Landsort
2	Tvårspårväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering) (pågående)
3	E4 Förbifart Stockholm (pågående)
4	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering) (pågående)
5	Barkarby, bytespunkt med anslutning till tunnelbana (pågående)
6	Hagalund, bangårdsombyggnad
7	E4/E20, Hallunda–Vårby, kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm
8	E4/E20, Södertäljebro, kapacitetsförstärkning till följd av E4 Förbifart Stockholm
9	E4/väg 259, Tvärförbindelse Södertörn
10	Tomtebodan–Kallhäll, ökad kapacitet (pågående)
11	Stockholms central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan (pågående)
12	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering, pågående)
13	E18, Danderyd–Arninge (pågående)
14	Västra stambanan, Flemingsberg–Järna, upprustning av tunnlar
15	Årstaberget–Flemingsberg, signalåtgärder optimering
16	Essingeleden, riskreducerande åtgärder, upprättande av ledverk
17	E4/E20, Tomtebodan–Bredäng, ITS
18	E18, Hjulsta–Jakobsberg, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm
19	Alvik–Ulvsunda–Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering, öppnat för trafik)
20	Stockholms central och Tomtebodan bangård, utredning
	<b>Sverigeförhandlingen</b>
	Älvsjö–Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer
	Roslagsbanan till city, förlängning och nya stationer
	Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik
	Hagalund, tunnelbanestation
	Stockholm, cykelobjekt

8.6.5. Förslag på ytterligare investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 38 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 38 Ytterligare namngivna objekt i Stockholmsområdet och Gotland som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

**Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade**

E4, trafikplats Glädjen–trafikplats Rotebro, ITS

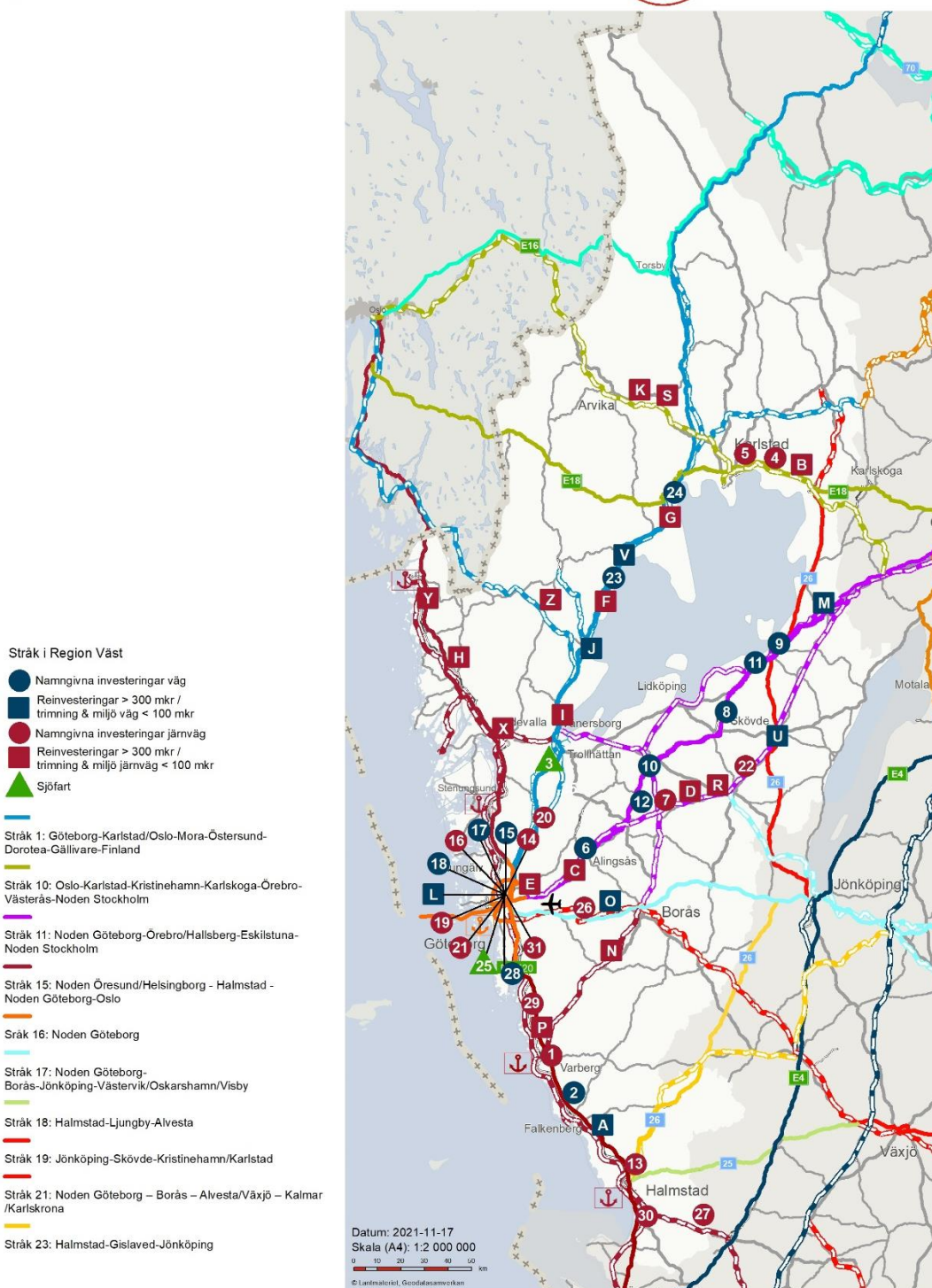
E4, trafikplats Häggvik–trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm

## 8.7. Västra Sverige

Regionen består av Hallands, Värmlands och Västra Götalands län.

I figur 38 nedan visas en karta över västra Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 39–42 nedan.

Figur 38 Åtgärder i västra Sverige



### 8.7.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I västra Sverige förs en dialog med regioner, kommuner och andra offentliga aktörer när det gäller utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Samhällsplanering för integrerad trafik- och bebyggelseplanering är ett viktigt verktyg, liksom trafikslagsövergripande störningshantering och koordinering av projekt under byggskedet, inklusive mobility management-åtgärder. Andra exempel är samplanering av cykel och kollektivtrafik, signalprioriteringar och tidtabellsplanering för bättre kapacitetsutnyttjande på järnvägen. Ytterligare exempel är ITS-åtgärder, där hastighetspåminnare i tätorter ger säkrare trafikmiljö och trafikinformationstavlor underlättar trafikledning.

### 8.7.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 39 är de med en kostnad över 300 miljoner kronor som planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringsplan.<sup>89</sup>

Tabell 39 Namngivna reinvesteringar i västra Sverige under planperioden.

Namngivna reinvesteringar under planperioden	
A	E6, Getinge–Falkenberg, motorväg (betongväg med körfält i två köriktningar)
B	Värmlandsbanan, Laxå–Kil, spår- och växelbyte
C	Västra stambanan, Alingsås–Olskroken, kontaktledning
D	Västra stambanan, Falköping–Alingsås, kontaktledning
E	Göteborg, Sävenäs rangerbangård
F	Norge/Vänerbanan, Åmål–Mellerud, spår- och växelbyte
G	Norge/Vänerbanan Åmål–Kil, kontaktledning
H	Bohusbanan, Uddevalla–Strömstad, kontaktledning
I	Älvsborgsbanan, Vänersborg, Trollhätte kanal, brobyte

<sup>89</sup> Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

### 8.7.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 40 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutras i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 40 Trimnings- och miljöåtgärder i västra Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
J	E45, Erikstad, Melleruds kommun, gång- och cykelväg
K	Värmlandsbanan, Kil–Charlottenberg, signalåtgärder (mellanblocksignaler)
L	E6.20, Älvsborgsbron, trafikledningsåtgärder (ITS)
M	E20, Hasslerör–Kallsjön, faunapassager
N	Viskadalsbanan, avvattningsåtgärder
O	Väg 40, Bollebygd, vattenskyddsåtgärder
P	Västkustbanan, Väröbacka, bangårdsåtgärder
Q	Västra Götaland, Värmland och Halland, stängselåtgärder vid järnväg
R	Västra stambanan, Falköping–Alingsås, stängning av plankorsningar
S	Värmlandsbanan, Edane, ny passage av järnvägen
T	Västra Götaland, Värmland och Halland, tillgänglighetsåtgärder på stationer
U	Väg 26, Skövde kommun, trafikplats Loringa
V	E45, Åmål, standard- och kapacitetshöjande åtgärder
X	Bohusbanan, Uddevalla, höjning av plattformar
Y	Bohusbanan, Strömstad–Skee–Överby, hastighetshöjning
Z	Norge/Vänerbanan, Bengtsfors kommun, ny terminal Bäckefors

### 8.7.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 41 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer en av de återstående delsträckorna på Västkustbanan att byggas ut med dubbelspår i tunnel under Varberg, tillsammans med ny järnväg under Göteborg (Västlänken). Dessutom förstärks kapaciteten i stråket Göteborg–Stockholm på Västra stambanan mellan Göteborg och Laxå. Delsträckor på E45 tillsammans med hela E20 genom Västra Götaland kommer att bli mötesseparerade, undantaget delsträckan genom Alingsås. Delar av Göteborgs hamnbana byggs ut till dubbelspår, för ökad kapacitet, och farleden till Göteborgs hamn fördjupas och breddas för ökad kapacitet och sjösäkerhet.

Tabell 41 Namngivna investeringar i västra Sverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	Västkustbanan, Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum (pågående)
2	Kattegattleden (pågående)
3	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv
4	Värmlandsbanan, Kil–Laxå, mötesstationer (pågående)
5	Värmlandsbanan, Laxå–Arvika, ökad kapacitet (pågående)
6	E20, Tollered–Alingsås, (pågående)
7	Västra stambanan, Göteborg–Skövde, kapacitetsförstärkning (pågående)
8	E20, förbi Skara (pågående)
9	E20, förbi Mariestad
10	E20, Vårgårda–Vara (pågående)
11	E20, Götene–Mariestad
12	E20, förbi Vårgårda (pågående)
13	Västkustbanan, Halmstad C/bangård
14	Västsvenska paketet, järnväg (pågående)
15	Västsvenska paketet, väg (pågående)
16	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv (pågående)
17	E6.21, Göteborgs hamn/Lundbyleden (pågående)
18	E6.20, Hisingsleden, södra delen (pågående)
19	Göteborg, Olskroken, planskildhet (pågående)
20	Norge/Vänerbanan, vändspår i Älvängen
21	Göteborg och Västsverige, omloppsnära uppställningsspår
22	Västra stambanan, Laxå–Alingsås, högre kapacitet
23	E45, Tösse–Åmål
24	E45, Säffle–Valnäs
25	Farleden i Göteborgs hamn, kapacitetsåtgärd i farled
26	Nya stambanor Göteborg–Borås
27	Markarydsbanan, Knäred, mötesspår
28	E45, Järnvågen, med överdäckning av E45
29	Västkustbanan, Väröbacka station
30	Lund–Göteborg–Öxnared, hastighetshöjning 250 km/tim på befintlig bana
31	ERTMS, Trafikledningscentral Göteborg
	<b>Sverigeförhandlingen</b>
	Göteborg, spårväg Norra Älvstranden, centrala delen
	Göteborg, citybuss Backa-stråket
	Göteborg, citybuss Norra Älvstranden (västra delen)
	Göteborg, cykelobjekt

8.7.5. Förslag på ytterligare investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 42 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 42 Ytterligare namngivna objekt i västra Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

**Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade**

E18, Valnäs–riksgränsen, etapp Bäckevarv–Årjäng, ombyggnad till 2+1

E18, Valnäs–riksgränsen, etapp Töcksfors–Bäckevarv, ombyggnad till 2+1

Väg 26, Halmstad–Oskarström, 2+1-väg

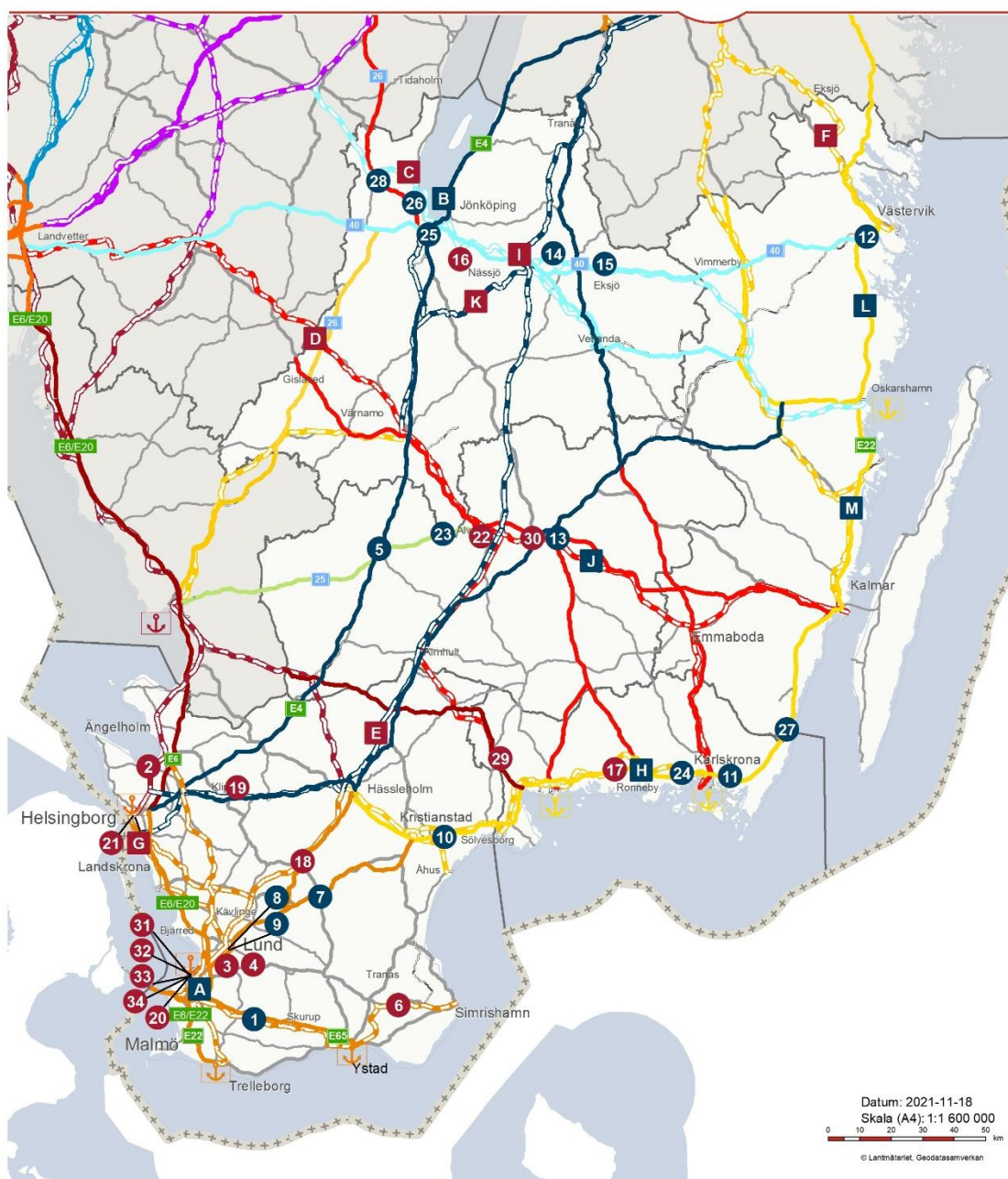
E45, Vänersborg–Mellerud, etapp Liden–Frändefors, ombyggnad 2+1

## 8.8. Södra Sverige

Regionen omfattar Blekinge, Jönköpings, Kalmar, Kronobergs och Skåne län.

I figur 39 nedan visas en karta över södra Sverige där siffror och bokstäver motsvarar åtgärder i tabellerna 43–46 nedan.

Figur 39 Åtgärder i södra Sverige.



### Stråk i Region Syd

- Namngivna investeringar väg
- Reinvesteringar > 300 mkr / trimning & miljö väg < 100 mkr
- Namngivna investeringar järnväg
- Reinvesteringar > 300 mkr / trimning & miljö järnväg < 100 mkr
- ▲ Sjöfart

Stråk 9: Noden Öresund-Jönköping/Nässjö-Linköping-Norrköping-Noden Stockholm

Stråk 15: Noden Öresund/Helsingborg - Halmstad - Noden Göteborg-Oslo

Stråk 17: Noden Göteborg-Borås-Jönköping-Västervik/Oskarshamn/Visby

Stråk 18: Halmstad-Ljungby-Alvesta

Stråk 19: Jönköping-Skövde-Kristinehamn/Karlstad

Stråk 20: Noden Öresund/Kristianstad-Karlskrona-Kalmar - Linköping/Norrköping

Stråk 21: Noden Göteborg - Borås - Alvesta/Vaxjö - Kalmar/Karlskrona

Stråk 22: Noden Öresund Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad, Hässeholm, Kristianstad

Stråk 23: Halmstad-Gislaved-Jönköping



### 8.8.1. Exempel på andra åtgärder än byggnadsåtgärder

I södra Sverige förs en gemensam och aktiv diskussion om samhällsutveckling för infrastruktur och kollektivtrafik, bland annat inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige där Skåne, Blekinge, Hallands, Kalmar, Kronobergs och Jönköpings län ingår. Transportsystemet i södra Sverige är integrerat och de många stråken fyller i normalfallet flera uppgifter. För ett effektivt utnyttjande krävs därför en god och kontinuerlig dialog med regionala utvecklingsansvariga, godstransportråd och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Den goda dialogen resulterar i avstämda regionala systemanalyser, funktionellt prioriterade stråk, trafikförsörjningsprogram och tågstrategier. Dessutom tecknas breda överenskommelser om samverkan med de största städerna och flertalet övriga regionala aktörer när det gäller samhällsutveckling och infrastruktur, där fortsatt inriktning och ramverk läggs fast. Kapacitetsutnyttjandet av transportsystemet är högt i flera stråk, och avvägningen mellan internationella, nationella, regionala och lokala anspråk innebär utmaningar. Samverkan och diskussioner om nyttofördelning är viktiga verktyg för att uppnå god markanvändning, god framkomlighet för näringslivets transporter, effektiv och attraktiv kollektivtrafik samt bättre förutsättningar för gång och cykel.

### 8.8.2. Förslag på namngivna reinvesteringar

De åtgärder som redovisas i tabell 43 planeras bli genomförda under planperioden. De kan komma att förskjutras i tid om prioriteringarna ändras. I Trafikverkets fyraåriga underhållsplan, som uppdateras årligen, finns en mer fullständig reinvesteringssplan.<sup>90</sup>

Tabell 43 Namngivna reinvesteringar i södra Sverige under planperioden.

<b>Namngivna reinvesteringar under planperioden de med en kostnad överstigande 300 miljoner kronor</b>	
A	E22, Yttre ringvägen Malmö, motorväg (betongväg)
B	E4, Ölmstad–Huskvarna, motorväg (södergående körriktning)
C	Jönköpingsbanan, Falköping–Nässjö, kontaktledning
D	Kust till kust-banan, Hillared–Hestra, spår- och växelbyte
E	Södra stambanan, Älmhult–Hässleholm, kontaktledning
F	Stångådalsbanan och Tjustbanan, Linköping–Västervik, Bjärka-Säby–Rimforsa, radioblockeringssystem

<sup>90</sup> Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024, Publikation 2021:081.

### 8.8.3. Exempel på trimnings- och miljöåtgärder

De åtgärder som redovisas i tabell 44 kostar mindre än 100 miljoner kronor och planeras bli genomförda under planperiodens första halva. De kan komma att förskjutas i tid om prioriteringarna ändras.

Tabell 44 Trimnings- och miljöåtgärder i södra Sverige under planperioden.

Exempel trimnings- och miljöåtgärder under planperioden	
G	Västkustbanan, Helsingborg C, tillgänglighetsanpassning och uppgradering av stationsmiljö
H	E22, Ronneby Väst, ombyggnad trafikplats
I	Södra stambanan, Gamlarp, anslutning för längre tåg
J	Väg 25, Växjö–Tomeslult, faunaåtgärder
K	Nässjö–Vaggeryd, plankorsningsåtgärder
L	E22, Nygård–Bälö–Gladhammar, mötesseparering
M	E22/väg 34, Ålem, korsningsåtgärd

### 8.8.4. Förslag på namngivna investeringar

Namngivna investeringar har en kostnad över 100 miljoner kronor. Sammanfattningsvis innebär förslagen i tabell 45 ett antal större förbättringar i vägar och järnvägar. Till exempel kommer nya dubbelspår att färdigställas mellan Arlov och Lund, liksom upprustning och elektrifiering av järnvägen mellan Jönköping/Nässjö och Värnamo. En etapp av nya stambanor för höghastighetståg kommer också att påbörjas mellan Lund och Hässleholm, tillsammans med en av de sista återstående dubbelspårsetapperna på Västkustbanan, den mellan Maria och Helsingborg. Dessutom sker ett stort antal förbättringar för att säkerställa god framkomlighet och trafiksäkerhet i de övergripande stråken.

Tabell 45 Namngivna investeringar i södra Sverige under planperioden.

Namngivna investeringar under planperioden	
1	E65, Svedala–Böringe
2	Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaresväg, pågående)
3	Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår (pågående)
4	Lund (Högevall)–Flackarp, fyrespår (pågående)
5	E4, Ljungby–Toftanäs (pågående)
6	Kapacitetsåtgärder i Skåne (pågående)
7	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående)
8	E22, trafikplats Ideon
9	E22, trafikplats Lund S
10	E22, Fjälkinge–Gualöv
11	E22, Lösen–Jämjö (pågående)
12	E22, Gladhammar–Verkeback
13	Väg 25, Österleden i Växjö
14	Väg 40, Nässjö–Eksjö
15	Väg 40, förbi Eksjö
16	Värnamo–Jönköping/Nässjö, elektrifiering och höjd hastighet
17	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (etapp 1)
18	Ny stambana Hässleholm–Lund
19	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
20	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
21	Maria–Helsingborg C, dubbelspår
22	Alvesta, triangelspår
23	Väg 25 Sjöatorp–Alvesta V (inklusive trafikplats, pågående)
24	E22, Ronneby Ö–Nättraby
25	E4, trafikplats Ljungarum, genomgående körfält
26	Väg 26, Hedenstorp–Månseryd
27	E22, förbi Bergkvara
28	Väg 26, Mullsjö–Slättäng
29	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
30	Räppe, ny station
31	Malmö bangård, planskild spårkorsning
32	Malmö C, fler plattformsspår
33	Malmö C–Östervärn, dubbelspår
34	ERTMS, Trafikledningscentral Malmö
	<b>Sverigeförhandlingar</b>
	Helsingborg, kollektivtrafik
	Helsingborg, cykelobjekt
	Spårväg Lund C–European Spallation Source (ESS) <sup>91</sup>
	Lund, cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)
	Malmö, stadsbusslinje (EL-MEX och EL-bussar)
	Malmöpendeln, Lommabanan, etapp 2
	Malmö, cykelobjekt

<sup>91</sup> European Spallation Source, en sameuropeisk forskningsanläggning som är under uppförande i Lund. ESS kommer att användas för materialforskning.

8.8.5. Förslag på ytterligare investeringar motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent

I tabell 46 redovisas enligt regeringens direktiv ytterligare namngivna investeringar som övervägts för planförslaget motsvarande en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent.

Tabell 46 Ytterligare namngivna objekt i södra Sverige som övervägts för planförslaget, motsvarande en ökning av medlen för namngivna objekt med 10 procent.

**Ytterligare förslag på namngivna investeringar vid en utökad ram 10 procent, ej rangordnade**

E4, Trafikplats Ekhagen

Väg 26, Smålandsstenar–Gislaved

Väg 40, Skogslid–Haga

E22, genom Mönsterås

Väg 25, Nybro, trafikplats Glasporten

Väg 40, Toverum–Hyttan

Väg 25, förbi Lessebo

Väg 25, Norrleden i Växjö inkl. trafikplats

E6, Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörväg

## 9 Planförslagets effekter

I direktivet anges att Trafikverket ska redovisa analyser som visar i vilken utsträckning åtgärderna bidrar till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås och vilka målkonflikter som uppstår. Detta kapitel svarar på detta genom att effekterna av planförslaget beskrivs.

Vissa delar av planförslaget består av specificerade åtgärder, och för dessa delar kan effekterna beskrivas relativt detaljerat. Andra delar av planförslaget består av generella anslag och potter, och för dessa delar måste beskrivningen bli mer övergripande. Vissa delar av planförslaget ingår inte alls i effektbeskrivningen: redan pågående investeringar (totalt 66 miljarder kronor under planperioden), räntor, bidrag och myndighetsutövning (50 miljarder kronor), länsplanerna (42 miljarder kronor) och medel till forskning och innovation (8,5 miljarder kronor).

Avsnitt 9.1 beskriver planförslagets bidrag till det övergripande transportpolitiska målet, och avsnitt 9.2–9.4 bidragen till funktions- och hänsynsmålen (tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa). I avsnitt 9.5 redovisas effekter på EU:s transportpolitiska mål. Känslighetsanalyser och analyser av målkonflikter och målsynergier redovisas i avsnitt 9.6. För varje avsnitt redovisas effekterna av planens olika delar på följande sätt:

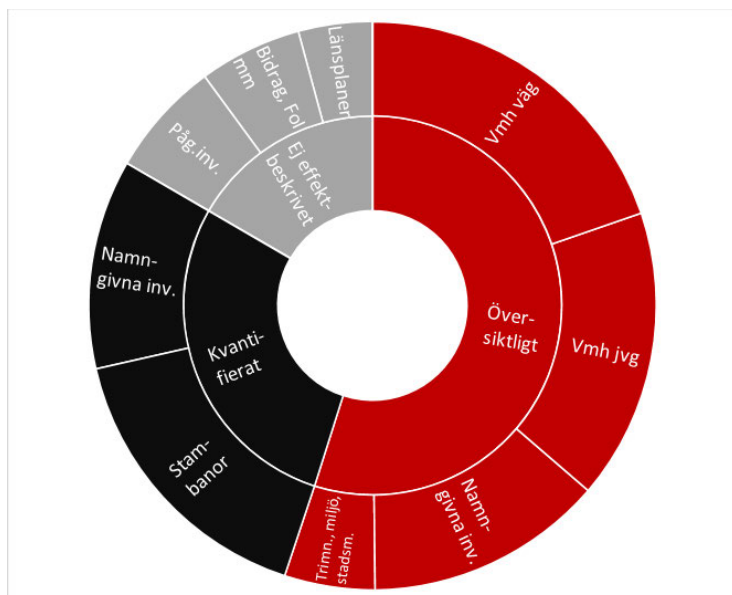
- *Vidmakthållande* omfattar underhåll och reinvesteringar av väg och järnväg (197 respektive 165 miljarder kronor). Fördelning och användning av dessa medel samt de förväntade effekterna beskrivs i kapitel 6, samt mer detaljerat i underlagsrapporten om vidmakthållande. Nedan sammanfattas effekterna på en övergripande nivå.
- *Trimnings- och miljöåtgärder* (42 miljarder kronor) respektive *stadsmiljöavtal* (9 miljarder kronor) avser mindre investeringar och åtgärder som inte specificeras i detalj i planförslaget. Hur medlen fördelas beskrivs i avsnitt 7.1 och 7.2. I detta avsnitt beskrivs effekterna översiktligt. Mer detaljerade beskrivningar finns i underlagsrapporten om trimnings- och miljöåtgärder.
- *Namngivna investeringar* är infrastrukturinvesteringar med en kostnad över 100 miljoner kronor. Effektbeskrivningen omfattar samtliga investeringar som påbörjas under planperioden, även om de inte hinner färdigställas. Det betyder att effektbeskrivningen omfattar 114 objekt med en total kostnad på 418 miljarder kronor, varav 224 miljarder kronor under planperioden<sup>92</sup>. Regeringens direktiv anger att effekterna av de tre etapperna av nya stambanor för höghastighetståg ska redovisas separat. Effektbeskrivningen redogör därför dels för de tre stambaneetappernas effekter (164 miljarder kronor, varav 104 miljarder kronor under planperioden), dels för de övriga namngivna investeringar som påbörjas under planperioden och vars effekter kunnat kvantifieras (70 objekt med en total kostnad på 119 miljarder kronor, varav 67 miljarder kronor under planperioden). För 41 namngivna investeringar kan inte effekterna kvantifieras utan bara beskrivas översiktligt. Största delen av detta är ERTMS och relaterade järnvägstekniska system som beskrivs närmare i avsnitt 7.9 (totalt drygt 61 miljarder kronor) samt statlig medfinansiering av objekt i storstadsöverenskommelser (6 miljarder kronor under planperioden).

---

<sup>92</sup> Samlade effektbedömningar av varje enskild namngiven investering finns tillgängliga på [www.trafikverket.se/samhallsekonomiskt\\_beslutsunderlag](http://www.trafikverket.se/samhallsekonomiskt_beslutsunderlag)

Figur 40 sammanfattar vad som ingår och inte ingår i effektbeskrivningen samt på vilket sätt.

Figur 40 Typ av effektbeskrivning av planförslagets olika delar – översiktlig beskrivning, kvantifierad beskrivning, ingen effektbeskrivning. Tårtbitarna motsvarar respektive plandels totala kostnad; för namngivna investeringar ingår även kostnader efter planperioden.

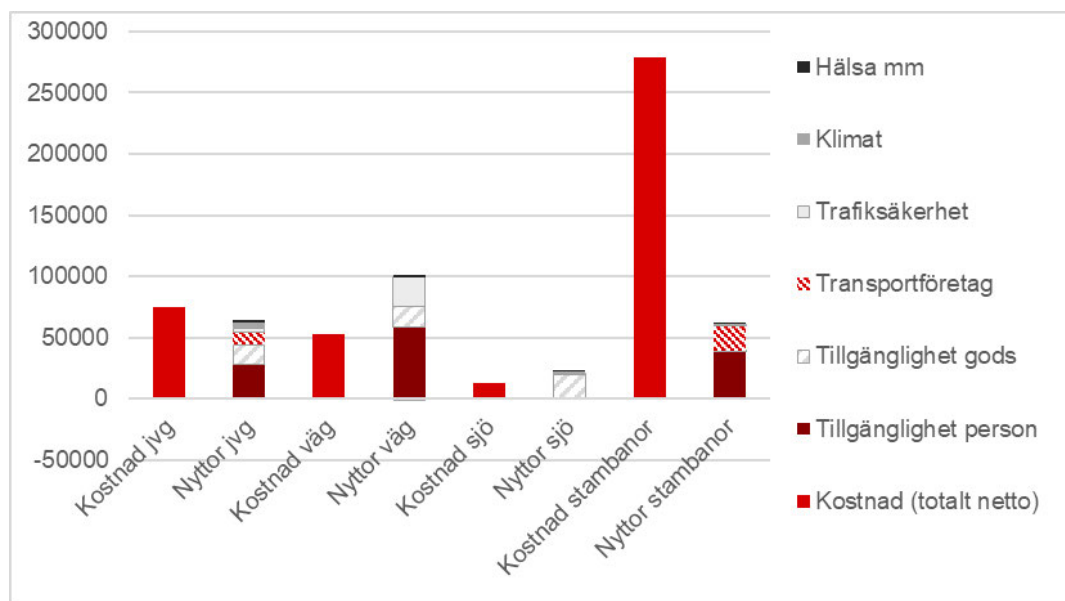


De kvantifierade effektbeskrivningarna omfattar alltså enbart den svarta delen av diagrammet<sup>93</sup>, och det ska understrykas att detta bara motsvarar omkring en fjärdedel av planförslagets totala omfattning (medräknat investeringskostnader efter planperioden).

De kvantifierade effekterna fördelar sig enligt figur 41, uttryckt som samhällsekonomiska nuvärden så att deras storleksordning kan jämföras, och uppdelat på effekter från järnvägs-, sjöfarts- och väginvesteringar (inklusive gång- och cykelvägar). I följande avsnitt beskrivs effekterna mer i detalj.

<sup>93</sup> I praktiken är inte alla effekter möjliga att kvantifiera varför det även för den mörkgrå delen av diagrammet kan finnas effekter eller delar av effekter som ej kvantifierats; huvuddelen av effekterna bedöms dock vara kvantifierade.

Figur 41 Kvantifierade nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag, nuvärden i miljoner kronor. Total nettokostnad omfattar samhällsekonomisk nuvärdeskostnad för investering samt drift och underhåll.



De klart största effekterna är förbättrad tillgänglighet för person- och godstrafik<sup>94</sup>, följt av trafiksäkerhetseffekter. För järnvägsinvesteringar är också nyttorna för transportföretag en betydande post. De totala nettokostnaderna i diagrammet avser den totala offentliga nettokostnaden, alltså nuvärdet av drift- och underhållskostnader, investeringskostnader och offentliga intäkter (skatter, subventioner, avgifter med mera).

## 9.1. Övergripande transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Planens bidrag till en samhällsekonomiskt effektiv respektive långsiktigt hållbar transportförsörjning redovisas nedan. Hur planens effekter fördelas geografiskt och över olika befolkningsgrupper redovisas i den kommande systemanalysen, som publiceras den 31 januari 2022.

### 9.1.1. Samhällsekonomisk effektivitet

En samhällsekonomiskt effektiv transportförsörjning betyder dels att användningen av transportsystemet ska vara samhällsekonomiskt effektiv, dels att de offentliga medlen till infrastrukturens utveckling och underhåll ska användas så att samhällsnyttorna som skapas blir så stora som möjligt i förhållande till åtgärdskostnaderna. Det är den andra delen som står i fokus för den nationella infrastrukturplanen. Den första delen, transportsystemets användning, styrs bland annat av skatter, regleringar och offentliga transporttjänster, vilka inte är en del av den nationella infrastrukturplanen och därför inte behandlas här.

Anslagen till *vidmakthållande av vägar och järnvägar* ökades i infrastrukturpropositionen med 13 procent respektive 25 procent. Trafikverkets analyser visar att denna ökning är samhällsekonomiskt lönsam. Nyttorna består dels av att de totala långsiktiga underhålls- och reinvesteringskostnaderna minskar, eftersom det är långsiktigt billigare att underhålla i tid, dels av att anläggningens status blir bättre, vilket skapar nyttor för användarna i form av

<sup>94</sup> Tillgänglighet inkluderar bland annat restids- och reskostnadseffekter.

minskade störningar och hastighetsnedsättningar. Trafikverkets analyser visar att det hade varit samhällsekonomiskt effektivt att öka resurserna för vidmakthållande ytterligare. De samhällsekonomiska beräkningarna av vidmakthållande ger en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,7 för underhåll av järnväg och 2,8 för underhåll av belagd väg. Analyserna av byggnadsverk visar att det vore samhällsekonomiskt effektivt att investera i underhåll av byggnadsverk tidigt i planperioden för att på så sätt undvika merkostnaderna som följer av att förskjuta underhåll av till exempel broar och tunnlar på framtiden. Analyserna av bärighetssatsningar visar vidare att det är samhällsekonomiskt lönsamt att möjliggöra transporter med längre och tyngre fordon på väg. Totalt har satsningen för att möjliggöra tyngre fordon på väg en NNK på 2,5. Ett möjliggörande av längre fordon på väg skulle ha en NNK över 10.

Nuvarande anslagsnivåer kommer inte att räcka för att upprätthålla anläggningens nuvarande funktionalitet, och det leder också till långsiktigt ökande underhållskostnader. Enligt analyserna som presenterades i Trafikverkets inriktningsunderlag<sup>95</sup> skulle det behövas ytterligare 13 procent (26 miljarder kronor) högre anslag för järnväg respektive 20 procent (50 miljarder kronor) högre anslag för väg för att upprätthålla dagens funktionalitet.

Anslagen till *trimnings- och miljöåtgärder* bedöms ha hög kostnadseffektivitet baserat på de effektberäkningar av typåtgärder som Trafikverket tagit fram. Åtgärdskostnaderna är relativt låga och ger stora effekter. Exempelvis åtgärder som innebär hastighetshöjning och kapacitetsökning inom järnvägsnätet ger generellt stora nyttor. Bulleråtgärder är samhällsekonomiskt lönsamma redan vid låga trafikflöden. Trafiksäkerhetsåtgärder inom vägsystemet är generellt mycket samhällsekonomiskt lönsamma. Trafikverket bedömer att det skulle vara samhällsekonomiskt effektivt om dessa anslag kunde ökas ytterligare.

*Stambaneetappernas* samhällsekonomiska lönsamhet är negativ. Nettonuvärdeskvoten (NNK) är -0,6 (nettonuvärde -85 miljarder kronor) för Ostlänken, -0,8 (nettonuvärde -38 miljarder kronor) för Hässleholm–Lund och -0,8 (nettonuvärde -55 miljarder kronor) för Göteborg–Borås. Att lönsamheten är så låg beror delvis på att etapperna inte används fullt ut förrän systemet är färdigt. Givet att de första etapperna är byggda har de sammanbindande etapperna (från Jönköping till Linköping, Borås respektive Hässleholm) en NNK på -0,4, det vill säga fortfarande negativt men högre än de tidigare etapperna. Totalt sett har hela systemet en NNK -0,5 (nettonuvärde -280 miljarder kronor). För närvarande pågår ett arbete med kostnadsreducerande åtgärder, där flera åtgärder som avsevärt minskar investeringskostnaderna även ger viss påverkan på systemets funktion och därmed samhällsnyttorna. Effekterna av dessa förändringar är ännu inte medtagna i de beräknade nyttorna. Bedömningen är att förändringarna kommer göra att vissa delnyttor förändras medan de samlade nyttorna för systemet som helhet förväntas bli ungefär samma som i aktuella bedömningar.

Övriga *namngivna investeringar* (vars effekter kan kvantifieras<sup>96</sup>) exklusive etapperna av de nya stambanorna har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 0,2 och ett nettonuvärde på 32 miljarder kronor. Inklusiva stambaneetapperna blir genomsnittlig NNK -0,4 (nettonuvärde -145 miljarder kronor). För järnvägsobjekten exklusive nya stambanor är genomsnittlig NNK -0,2 (nettonuvärde -26 miljarder kronor), för vägobjekten 0,9 (nettonuvärde 47 miljarder kronor) och för sjöfartsobjekten 0,7 (nettonuvärde 11 miljarder kronor). Spridningen i lönsamhet är stor för både väg- och järnvägsobjekt. Majoriteten av

<sup>95</sup> Justerade för förändrat investeringsindex 2017–2021.

<sup>96</sup> Totalt 70 investeringar som har beräknade effekter.

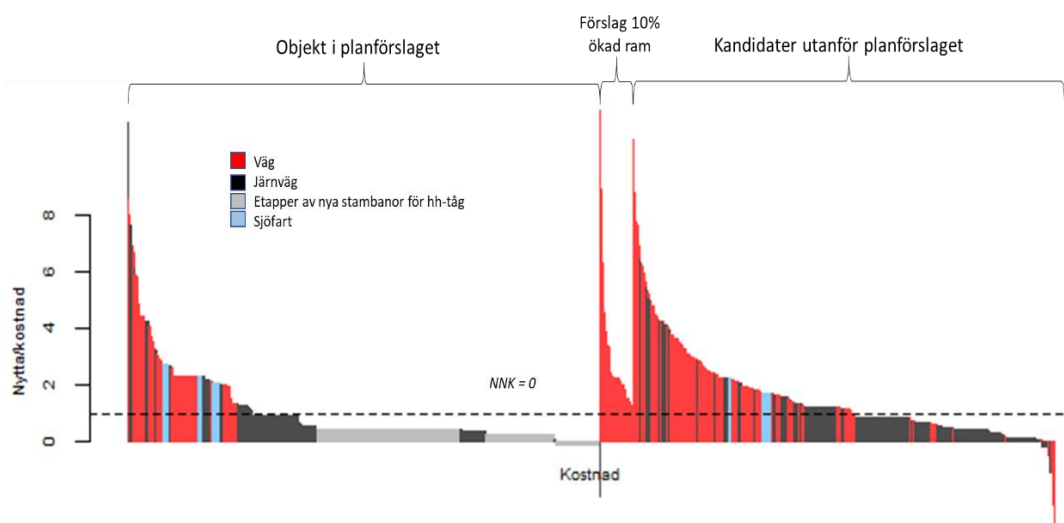


vägoobjekten (28 av 30) är lönsamma men med varierande NNK, medan strax över hälften av järnvägsobjekten är olönsamma, även i det fallet med stor spridning. Det finns många mycket lönsamma objekt som inte kunnat inrymmas i planen, både väg- och järnvägsobjekt.

Den genomsnittliga NNK för de nya objekt som föreslås för en 10 procent ökad ram är 0,9 med ett nettonuvärde på 18 miljarder kronor.

Figur 42 illustrerar nytto/kostnads-effektiviteten för investeringar i respektive kandidater utanför planförslaget.

Figur 42 Nyttor och kostnader för namngivna investeringar i planförslaget respektive utanför planförslaget. Den streckade linjen visar samhällsekonomisk lönsamhet, det vill säga nytta/kostnad > 1 vilket motsvarar NNK > 0 (nyttan är större än kostnaden).



Varje stapel är en investering, och dess totala yta är hur mycket nytta den skapar. Man bör alltså sträva efter så stor sammanlagd yta (nytta) som möjligt. Stapelns bredd är investeringens kostnad, det vill säga hur mycket plats den tar av det totala planutrymmet. Den sammanlagda bredden på alla staplarna är alltså den sammanlagda kostnaden, som inte får överstiga den tillgängliga budgeten. Höjden på varje stapel är nytto/kostnads-kvoten, och som framgår av figuren så maximeras den totala nyttan givet en viss budget om man väljer investeringar som har så hög nytto/kostnads-kvot som möjligt. Därmed får man ett stort bidrag till den samlade nyttan (staplarnas totala yta) samtidigt som man inte tar så mycket av den totala budgeten (den sammanlagda stapelbredden) i anspråk. Objekt som inte når upp till den streckade linjen har lägre total nytta än kostnad, dvs NNK < 0, och är därmed samhällsekonomiskt olönsamma enligt kalkylen.

Som synes finns många kandidater utanför planförslaget som har betydligt högre lönsamhet än objekten i planförslaget. Det är därför svårt att hävda att medlen till namngivna investeringar används samhällsekonomiskt effektivt, alltså så att de totala samhällsnyttorna blir så stora som möjligt. Se också figur 43 i kapitlet om känslighetsanalyser.

Det förtjänar dock att understrykas att det även finns andra överväganden än samhällsekonomisk effektivitet att ta hänsyn till, samt att de samhällsekonomiska kalkylerna inte fångar alla effekter. I de samlade effektbedömningar som upprättas för varje investering bedöms de effekter som inte fångas i kalkylen kvalitativt, och en bedömning görs av objektens totala lönsamhet där de beräknade och de ej beräknade effekterna vägs samman. Inga objekt i planförslaget med positiv nettonuvärdeskvot har bedömts som

olönsamma, och inga objekt med negativ nettonuvärdeskvot har bedömts som lönsamma. För objekt där den samhällsekonomiska kalkylens resultat ligger nära noll har lönsamheten bedömts som osäker. Av nära 350 analyserade objekt är det färre än ett tiotal som har klart positiv eller negativ NNK, vars lönsamhet ändå bedöms som ”osäker”. Detta indikerar att de effekter som inte fångas i de beräknade effekterna endast undantagsvis är stora nog att ändra slutsatserna i kalkylresultatet.

Landskaps- och barriäreffekter är den grupp av effekter som genomgående är bedömd kvalitativt i den samhällsekonomiska analysen. Dessa effekter kan vara både positiva och negativa och storleken beror bland annat på om åtgärderna innebär att tidigare orörd mark tas i anspråk, åtgärden anläggs i tunnel eller om åtgärden sker i befintlig sträckning. Detta gäller även barriärer som påverkar människors möjlighet att röra sig. I övrigt beror de ej beräknade effekterna på vilka effekter som är relevanta för respektive objekt samt till vilken grad de fångas i de beräknade effekterna. Restidsosäkerhet, vissa tillgänglighetseffekter för gång- och cykeltrafikanter, tillgänglighet för funktionsnedsatta och vattenkvalitet är exempel på effekter som inte fångas i kalkylerna.

Den samhällsekonomiska effektiviteten hos namngivna investeringar vars effekter inte kan kvantifieras alls är svårbedömd. Större delen utgörs av moderniseringar och uppgraderingar av järnvägstekniska system (ERTMS med mera) som på sikt är nödvändiga för att upprätthålla järnvägens funktion. Trafikverkets bedömning är därför att dessa investeringar är samhällsekonomiskt effektiva.

För några objekt som är delar av ett system, har effektberäkning gjorts för systemet, medan de enskilda objekten endast har verbala bedömningar. Det gäller exempelvis åtgärder för längre och tyngre godståg och godsstråket Hallsberg–Degerön. Ett antal åtgärder saknar kvantifierade effekter på grund av att effekterna är svåra att kvantifiera, till exempel bangårdsåtgärder och resecentrum.

Trafikverket ska enligt direktivet redovisa hur planen påverkar sysselsättningen i hela landet. Trafikverket beräknar att planförslaget innebär att cirka 25 000 personer per år kommer att vara sysselsatta under planperioden.

#### 9.1.2. Långsiktig hållbarhet

Agenda 2030 är FN:s globala utvecklingsmål för långsiktig hållbarhet. Regeringen har bedömt att Sverige ska vara ledande i arbetet med att genomföra denna agenda, såväl nationellt som internationellt<sup>97</sup>.

En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Hållbar utveckling omfattar tre olika dimensioner: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det går inte att definiera en sektor som hållbar utan att ta hänsyn till helheten. Transportsystemet är en del av samhället. Därför kan inte ett hållbart transportsystem definieras, men det går att försöka definiera transportsystemet i ett hållbart samhälle.

Planförslaget kan bidra till *social* hållbarhet genom att bidra till god tillgänglighet för alla medborgare och utjämna orättvisa skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och geografiska områden. I den kommande systemanalysen av planförslaget (publiceras den 31 januari 2022) redovisas planförslagets fördelningseffekter.

---

<sup>97</sup> Proposition 2017/18:179, En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop, s. 19.

Planförslaget kan bidra till *ekologisk* hållbarhet, bland annat genom att minska trafikens utsläpp, buller och intrång i naturmiljöer, samt genom att minska infrastrukturens påverkan på landskap, vatten och natur- och kulturmiljöer. Dessa aspekter redovisas och diskuteras i avsnitt 9.3.

Planförslaget kan bidra till *ekonomisk* hållbarhet genom en god förvaltning av infrastrukturanläggningen, genom ett kostnadseffektivt genomförande av underhåll och investeringsåtgärder och genom att det innehåller åtgärder som är samhällsekonomiskt effektiva. Förvaltningen av infrastrukturanläggningen diskuteras i kapitel 6, och kostnadseffektivt genomförande i kapitel 10. Genom att utvecklad infrastruktur förbättrar transportsystemets funktion kan också tillgängligheten öka (avsnitt 9.2), vilket i förlängningen förbättrar arbets- och bostadsmarknader och stärker Sveriges konkurrenskraft.

## 9.2. Tillgänglighet för person- och godstransporter

Transportpolitikens funktionsmål innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. God tillgänglighet betyder att det är lätt att nå ett rikt utbud av till exempel arbetsplatser, service, fritidsaktiviteter och leverantörer. Tillgänglighet är själva syftet med transportsystemet, och bibehållen eller ökad tillgänglighet är den överlägset största positiva effekten av infrastrukturplanen och är en förutsättning för sammanhållningen i landet.

Planen bidrar till funktionsmålet på flera sätt. Inom järnvägssystemet bidrar planen till att minska problem med kapacitetsbrister och punktlighetsproblem, och satsningar på de tekniska systemen säkerställer funktionen på lång sikt. Inom vägsystemet fokuserar planen framför allt på underhåll av befintligt vägnät, men planen innehåller också bärighetssatsningar som har stor betydelse för näringslivets transporter samt investeringar för att minska vissa kapacitetsbrister i vägnätet. God tillgänglighet möjliggör också vidgade arbetsmarknadsregioner. Sammantaget bidrar dessa åtgärder till att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Med ett rätt utfört vidmakthållande av vägar och järnvägar minimeras störningar och hastighetsnedsättningar, vilket bidrar till god tillgänglighet för person- och godstransporter. De ökade anslagen till vidmakthållande jämfört med gällande plan betyder alltså ökad tillgänglighet. Anslagen är dock inte tillräckliga för att upprätthålla dagens funktionalitet, så på sikt kommer ökade störningar och hastighetsnedsättningar jämfört med idag att minska tillgängligheten, särskilt på vägnätet.

Genom bärighetssatsningen på 10,5 miljarder kronor kommer 70–80 procent av de vägar som är viktigast för näringslivet att kunna öppnas för BK4 till år 2029, och uppemot 90 procent under planperioden. Vidare satsas 6,5 miljarder kronor på att vägarna i så stor utsträckning som möjligt ska vara framkomliga för tung trafik året runt, det vill säga att minska så kallade tillfälliga bärighetsrestriktioner. Många av dessa vägar finns i de glesbefolkade delarna av landet. Bärighetsåtgärder är funktionshöjande åtgärder i vägsystemet som görs för att vägen ska klara en högre belastning genom förstärkning av broar eller vägar. Det kan också handla om att klimatanpassa vägnätet och bibehålla en god framkomlighet året runt för tung trafik genom att göra vägnätet mer robust mot högre vattenflöden och hantera ökade ras- och skredrisker. Ytterligare 1,5 miljarder kronor satsas på riskreducerande åtgärder i vägsystemet för att minska riskerna för större störningar i transportsystemet, och därmed öka tillförlitlighet och robusthet i vägsystemet.

Sammantaget bidrar dessa satsningar till att minska näringslivets transportkostnader och därmed till ökad svensk konkurrenskraft och bättre möjligheter till regional utveckling.

Klimatanpassningsåtgärder i befintlig infrastruktur vidtas framför allt inom ramen för anslagen för vidmakthållande och trimning. I investeringsobjekt som är under planering eller som redan pågår ingår klimatanpassning som en förutsättning vid utformningen och genomförandet. Ökad kunskap om åtgärder för anpassning till ett förändrat klimat ingår också i området forskning och innovation.

Åtgärderna har störst effekt och betydelse för det transportpolitiska funktionsmålet, men de har i många fall effekter även på hänsynsmålen. Åtgärdsområdet delas in i fem områden, av vilka klimatanpassning av järnväg är ett.

*Trimningsåtgärder* omfattar cirka 17 miljarder kronor till åtgärder för ökad tillgänglighet med alla trafikslag och för både person- och godstransporter. Åtgärderna är oftast mycket kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av tillgängligheten i förhållande till kostnaderna. Den särskilda cykelpotten möjliggör satsningar på cykelinfrastruktur. Inom trimningspotten föreslås den indikativa ramen för klimatanpassning vara 1,1 miljard kronor. Det saknas i dag en fullständig bild av behoven, men det är ett relativt eftersatt område som Trafikverket behöver prioritera under planperioden 2022–2033. Med den föreslagna nivån kan Trafikverket fortsätta arbetet i ungefär samma takt som idag. Förslaget innebär att åtgärder kan genomföras som ökar robustheten och tillförlitligheten i järnvägssystemet.

*Etapperna av de nya stambanorna* innebär en stor tillgänglighetsökning, huvudsakligen för persontransporter mellan områdena i och kring stationsorterna. Nuvärdet av tillgänglighetsökningen för samtliga tre etapper beräknas till 59 miljarder kronor.

*Övriga namngivna investeringar* innebär också stora tillgänglighetsökningar. Huvuddelen av investeringarna berör järnvägen. Planen innehåller mycket stora kapacitetsökningar både genom helt nya banor som Norrbotniabanan och genom kapacitetsförstärkningar av befintliga stråk. Uppgraderingar och moderniseringar av järnvägens tekniska system, genom bland annat ERTMS och förstärkt kraftförsörjning, säkerställer funktionen på sikt och kan i vissa fall öka kapaciteten. Även inom vägsystemet minskas vissa kapacitetsbrister. Nuvärdena av tillgänglighetsökningarna beräknas till

- 57 miljarder kronor för järnvägsobjekten (varav 40 miljarder kronor för persontransporter och 18 miljarder kronor för godstransporter)
- 75 miljarder kronor för vägobjekten inklusive gång- och cykelåtgärder (varav 58 miljarder kronor för persontransporter och 17 miljarder kronor för godstransporter)
- 19 miljarder kronor för sjöfartsobjekten (enbart godstransporter).

Till detta kommer tillgänglighetsökningar från de investeringar vars effekter inte har kvantifierats, bland annat åtgärder för längre och tyngre tåg, signaloptimeringar, bangårdsombyggnader och moderniserade signal- och kommunikationssystem för järnvägen. Flera av dessa åtgärder är särskilt viktiga för att stärka Sveriges konkurrenskraft.

Huvuddelen av satsningarna som görs på TEN-T-näten bidrar till tillgänglighetsmålen som finns formulerade i TEN-T-förordningen.

Direktivet anger även att effekter på bland annat bostadsbyggande ska redovisas; dessa kommer att redovisas mer i detalj i samband med systemanalysen, som publiceras den 31 januari 2022.

## 9.3. Klimat- och miljömål

### 9.3.1. Klimatpåverkande utsläpp

Planförslaget bidrar till en liten minskning av transporterernas koldioxidutsläpp. De *namngivna investeringarna* påverkar vägtrafikarbetet i mycket liten grad.

Järnvägsinvesteringarna beräknas minska vägtrafikarbetet (antal fordonskilometer) med omkring en kvarts procent, medan väginvesteringarna beräknas öka vägtrafikarbetet med ungefär lika mycket. Totaleffekten på trafikarbetet är alltså nära noll.

Det största bidraget från investeringarna till minskade koldioxidutsläpp är elektrifiering av banor med dieseldrift. Det finns dock en osäkerhet i antagandet kring huruvida fossila bränslen kommer att användas eller inte, eftersom bränslen som används inom järnvägssektorn inte omfattas av reduktionsplikten.

Effekten av trafikminskningen på koldioxidutsläppen, räknat i ton, är olika stor för olika år, eftersom vägtrafikens koldioxidutsläpp per fordonskilometer minskar över tiden genom elektrifierade och effektivare fordon samt en högre andel biodrivmedel, och eftersom investeringarna färdigställs vid olika tidpunkter.

Ett sätt att sammanfatta effekten på ackumulerade utsläpp över hela investeringarnas livslängder är att uttrycka effekten som ett samhällsekonomiskt nuvärde, där koldioxidutsläpp värderas till 7 kr/kg koldioxid. Värdet av den totala utsläppsminskningen över hela kalkylperioden blir då 8,7 miljarder kronor. Av denna ackumulerade effekt härrör 1,7 miljarder kronor från stambaneetapperna, 5,2 miljarder kronor från övriga järnvägsinvesteringar och 2,2 miljarder kronor från sjöfartsinvesteringar.

Väginvesteringarna ger ett negativt bidrag på 0,6 miljarder kronor. Huvuddelen av klimateffekten från järnvägsinvesteringarna kommer från elektrifiering av ett antal järnvägssträckor där trafiken ännu drivs med diesel. Klimateffekterna från vidmakthållande och trimningsåtgärder (inklusive cykelpott) är försumbara.

Resultaten bekräftar den vanliga slutsatsen att infrastrukturinvesteringar har mycket små effekter på utsläppen av växthusgaser. I avsnitt 9.6 (Känslighetsanalyser) beläggs slutsatsen ytterligare genom en studie av hur klimateffekten förändras i hypotetiska urval av investeringar där ännu större vikt läggs vid investeringarnas klimateffekter. I extremfallet där man enbart bryr sig om investeringarnas klimateffekter, och inte överhuvudtaget värderar till exempel trafiksäkerhets- eller tillgänglighetseffekter, skulle planförslaget totala klimateffekt som mest kunna knappt fördubblas, till omkring en procent av transportsektorns totala utsläpp (varav en stor del av effekten kommer från elektrifiering av järnvägar – se ovan om osäkerheten i denna beräkning).

### 9.3.2. Andra miljöeffekter

Planförslaget bidrar positivt till landskapsanpassning av befintlig infrastruktur, samtidigt som namngivna investeringar medför att ny mark tas i anspråk och att landskapet påverkas. Namngivna investeringar i befintlig sträckning kan ofta förbättra en bristande situation, medan investeringar i ny sträckning har negativ påverkan, till exempel genom att de skapar barriärer och gör intrång.

Det finns en genom åren uppbyggd miljöskuld avseende landskapsanpassning som är mycket stor. Anslaget i planen för trimnings- och miljöåtgärder bromsar något en negativ påverkan på biologisk mångfald. Den gröna infrastrukturen stärks och barriäreffekter minskar genom att vandringshinder undanröjs för både land- och vattenlevande djur. Antalen viltolyckor förväntas förbli ungefär vid dagens nivå. Planförslaget bedöms motverka en ökning av viltolyckor som annars skulle bli följden av ökat trafikarbete.

Den stegvisa utarmningen av kulturlandskapet och kulturvärden i eller i anslutning till infrastrukturen kommer att minska som en effekt av planförslaget. Genomförande av drift- och underhållsverksamhet inom vidmakthållande har potential att förbättra målpuppfyllelse inom flera områden, men det är osäkert i vilken utsträckning den potentialen kommer att realiseras. På det lågtrafikerade vägnätet riskerar natur- och kulturvärden som exempelvis artrika vägkanter, alléer, faunapassager och kulturbroar att få en försämrad standard i slutet av planperioden till följd av ett minskat underhåll.

Det positiva bidrag som planförslaget ger, till stor del från ofta kostnadseffektiva miljöåtgärder i befintlig infrastruktur, är litet i förhållande till identifierade behov, till exempel för biologisk mångfald, kulturmiljövärden, skydd av dricksvattenförsörjning och hantering av förorenade områden.

Planförslaget bedöms minska vägtrafikens hälsopåverkan marginellt avseende luftkvalitet på nationell nivå. Däremot bedöms planförslaget kunna bidra till försämrad luftkvalitet regionalt och lokalt, främst i storstadsregionerna och i tätorter. Exponeringen av utsläpp till följd av bostadsutvecklingen är en osäkerhetsfaktor. Utvecklingen mot en renare fordonsflotta bedöms innebära att inga eller ett fåtal statliga vägar överskrider miljökvalitetsnormen för kvävedioxid år 2030. Däremot kan takdirektivet för kväveoxider bli svårt att uppnå. Emissioner, halter och exponering av slitagepartiklar (PM10) ökar till följd av trafikutvecklingen, och riskerar att miljökvalitetsnormer överskrids. Vägtrafikens emissioner bedöms fortsatt ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa.

Planförslaget bedöms ha potential att bidra till att färre personer utsätts för de högsta buller- och vibrationsnivåerna. Vidmakthållande av befintlig infrastruktur, inklusive av befintliga bullerskydd, är avgörande för i vilken mån potentialen kommer att realiseras.

Investeringar i cykelbanor och ökade krav på att tillgodose cykeltrafikens behov vid nybyggnation bedöms - tillsammans med en ökning av cykelåtgärder inom trimning och vidmakthållande samt åtgärder inom ramen för stadsmiljöavtal - ha en positiv påverkan på aktivt resande.

Effekter på miljö och bidrag till målpuppfyllelse redovisas mer ingående i rapporten Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.<sup>98</sup>

## 9.4. Trafiksäkerhet

De *namngivna investeringarna* förbättrar trafiksäkerheten. Enligt de beräknade effekterna ger de *namngivna investeringarna* en minskning med 1,9<sup>99</sup> dödsfall, 3,8 mycket allvarligt skadade och 15 allvarligt skadade i trafiken för år 2040. De exakta effekterna varierar över tid, dels eftersom fordonens trafiksäkerhetsegenskaper förbättras över tid, dels eftersom investeringarna färdigställs vid olika tidpunkter. Effekterna kan jämföras med att genomsnittet för åren 2017–2020 var 250 dödsfall och 4 000 allvarligt skadade, och att etappmålet för 2030 är en halvering av antalet döda och en minskning av antalet allvarligt skadade med en fjärdedel.

Ett sätt att sammanfatta och jämföra de ackumulerade trafiksäkerhetseffekterna över hela investeringarnas livslängd är att uttrycka effekten som samhällsekonomiskt nuvärde. Hela effekten från de *namngivna investeringarna* motsvarar ett nuvärde på 33 miljarder kronor.

---

<sup>98</sup> Trafikverket (2021), Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:227.

<sup>99</sup> Här ingår effekter från väginvesteringar och plankorsningsåtgärder.

Huvuddelen av detta (27 miljarder kronor) kommer från väginvesteringar, men bidrag kommer också från etapperna av de nya stambanorna (2 miljarder kronor), övriga järnvägsinvesteringar (2,7 miljarder kronor) och sjöfartsinvesteringar (1,1 miljarder kronor).

De nya objekt som föreslås vid 10 procents ökad ram har en sammanlagd kostnad på omkring 14 miljarder kronor, och skulle ge en ytterligare trafiksäkerhetseffekt motsvarande ett nuvärde på 20 miljarder kronor, alltså i samma storleksordning som effekten av samtliga namngivna investeringar i planförslaget. Objekten ger en minskning med 1<sup>100</sup> dödsfall, 2,3 mycket allvarligt skadade och 9,6 allvarligt skadade i trafiken, beräknat för år 2040.

*Vidmakthållande* av vägarna är viktigt för trafiksäkerheten eftersom det bland annat upprätthåller funktionen hos vägmarkeringar, räcken och vägbanor. Det blir allt viktigare att infrastrukturen stöder fordonens trafiksäkerhetssystem, till exempel filhållningssystem. Högre standard för underhåll av vägmarkeringar kan ha en betydande trafiksäkerhetseffekt, särskilt när filhållningssystem och liknande blir vanligare.

*Trimningsåtgärder* omfattar 12 miljarder kronor till åtgärder för ökad trafiksäkerhet. Åtgärderna är oftast mycket kostnadseffektiva och kan därför ge en betydande ökning av trafiksäkerheten i förhållande till kostnaderna.

## 9.5. Effekter på EU:s transportpolitiska mål

EU:s gemensamma transportpolitiska mål<sup>101</sup> ligger väl i linje med de svenska transportpolitiska målen. Alla åtgärder i planen som ligger på TEN-T-nätet bidrar också till TEN-T-förordningens mål och krav, och huvuddelen av åtgärderna på TEN-T-näten bidrar både till de svenska målen och till EU-målen. Som nämnts i avsnitt 1.3.5 sker nu en översyn av förordningen och ett förslag till reviderad TEN-T-förordning förväntas finnas framme i december 2021 och beräknas träda i kraft 2023. Den kommer att baseras bland annat på EU-kommissionens nya vitbok för transporter – Strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy)<sup>102</sup>. Där formuleras bland annat milstolpar för år 2030, 2035 och 2050 för att visa transportsystemets väg mot målen om en hållbar, smart och motståndskraftig mobilitet och vilken ambitionsnivå som krävs för den framtida politiken. Införandet av ERTMS på TEN-T-nätet är ett av målen inom EU för att uppnå driftskompatibilitet inom unionen, och det kommer också bidra till bättre robusthet och lägre felfrekvens och därmed bidra till målen om effektivitet och kvalitet i transportsystemet.

Åtgärderna för längre och tyngre godståg kommer att bidra till att uppfylla EU-kraven om att det ska vara möjligt att framföra 750 meter långa godståg på TEN-T:s stomnät för gods.

Det finns också krav på utveckling av rastplatser på motorvägar på stomnätet, bland annat för parkering för yrkestrafikanter. EU har inte preciserat dessa krav, så enligt det som är känt idag anses Sverige uppfylla kraven. Trafikverket överväger dock kontinuerligt åtgärder för att skapa förutsättningar för mer trygga och säkra rastplatser i samverkan med branschen, andra myndigheter och övriga aktörer. Trimnings- och miljöåtgärder innefattar bland annat medel för åtgärder på rastplatser.

När det gäller ny infrastruktur finns såväl Norrbotniabanan som nya stambanor Stockholm–Göteborg/Malmö angivna i TEN-T-förordningen som planerad infrastruktur som ska vara

---

<sup>100</sup> Här ingår effekt från väginvesteringar.

<sup>101</sup> Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

<sup>102</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

färdigställd 2030 respektive 2050. Planförslaget innebär att genomförandet påbörjas. Enligt principerna i förordningen är genomförandet av nätet dock beroende av bland annat tillgängliga ekonomiska resurser på nationell nivå. Det innebär att det inte är förordningen som styr tidpunkten för genomförandet av dessa nya banor, även om medlemsstaterna har åtagit sig att sträva efter att slutföra arbetet till mållåren.

## 9.6. Känslighetsanalyser

Enligt direktivet ska Trafikverket redovisa om urvalet av infrastrukturåtgärder är robust i förhållande till hur olika omvärldsfaktorer och styrmedel utvecklas, samt andra relevanta faktorer. Dessutom ska eventuella målkonflikter och synergier analyseras.

Hur urvalet av infrastrukturåtgärder skulle påverkas av alternativa antaganden om omvärldsfaktorer och styrmedel är svårt att svara på av två skäl. För det första är det inte möjligt att kvantifiera alla överväganden som styr urvalet av åtgärder och investeringar, och därmed är det svårt att exakt ange hur detta urval skulle påverkas av andra antaganden. Prognoser, effektberäkningar och kalkyler omfattar många effekter men inte alla, och baseras också i viss utsträckning på schabloner och förenklingar. För det andra är det inte trivialt att ange vad ”urvalet” i föreliggande planförslag omfattar. Som redovisats i avsnitt 1.2 så räcker inte den angivna utvecklingsramen till allt som anges i direktivet. Planförslaget innehåller därför ett mycket begränsat antal nya investeringar. Frihetsgraderna i planförslaget är med andra ord begränsade av att regeringens direktiv anger att gällande plan ska fullföljas, så det är inte självklart vad som egentligen ska avses med Trafikverkets ”urval av infrastrukturåtgärder” i detta planförslag.

Icke desto mindre är frågorna om robusthet och målkonflikter principiellt viktiga. I detta avsnitt belyses därför dessa frågor genom att studera hur ett hypotetiskt ”planförslag” skulle se ut med två förenklande antaganden: för det första att de samhällsekonomiska kalkylerna fångar investeringarnas samtliga effekter rättvisande, och för det andra att det går att välja fritt mellan de (ej pågående) investeringar som ligger i gällande plan samt de investeringar som Trafikverket identifierat som kandidater till att läggas in i plan.

I verkligheten avgörs valet av investeringar av många andra överväganden och effekter än de som fångas i de samhällsekonomiska kalkylerna. Men genom att studera hur investeringarnas rangordning enligt kalkylerna beror på olika antaganden och viktningar av effekter, kan man belysa i vilken utsträckning som urvalet av investeringar är robust. Även målkonflikter och synergier kan belysas och hur stora bidrag till olika delar av funktions- och hänsynsmålen som är teoretiskt möjliga att uppnå genom investeringar.

### 9.6.1. Investeringsurvalets känslighet för osäkerheter i effekterna

Analyserna i detta avsnitt utgår från de 179 investeringsobjekt som har beräknade effekter i form av samhällsekonomiska kalkyler. Det är 98 järnvägsobjekt (totalt 220 miljarder kronor), 75 vägobjekt (totalt 61 miljarder kronor) och 6 sjöfartsobjekt (totalt 17 miljarder kronor). Av investeringarna ingår 62 i gällande plan, med en total kostnad på 99 miljarder kronor. I analysen ingår därmed inte de investeringar som saknar kvantifierade effekter, till exempel ERTMS. Etapperna på de nya stambanorna för höghastighetståg lämnas också utanför analysen, eftersom de är så stora att de annars dominerar alla resultat.

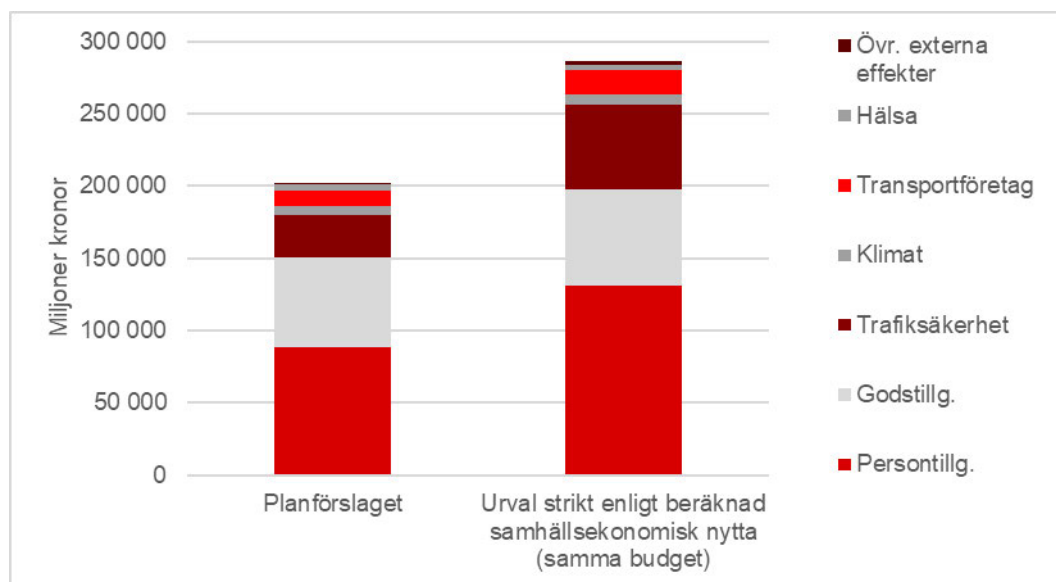
Frågan är hur ett urval efter strikt samhällsekonomisk lönsamhet ser ut givet samma totala budgetram, och framför allt hur detta urval förändras om vikterna på olika effekter ändras.

Om urvalet av objekt hade gjorts efter strikt samhällsekonomisk lönsamhet, givet samma budgetram, hade 42 av de ursprungliga 62 objekten funnits kvar i planförslaget, medan 20 hade utgått och 65 andra hade lagts till. Den beräknade totalnyttan hade ökat med drygt



40 procent, från 202 miljarder kronor till 286 miljarder kronor, se figur 43 nedan. Samtliga typer av nyttor ökar. Störst är ökningen för trafiksäkerhetsnyttorna, som fördubblas. Andelen av budgetramen som går till väginvesteringar ökar från en tredjedel till hälften.

Figur 43 Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget respektive urval strikt efter beräknad samhällsekonomisk lönsamhet (nuvärden, miljoner kronor).



Det strikt samhällsekonomiska urvalet av investeringar används som referens för de fortsatta analyserna av urvalets robusthet. Frågan är hur detta urval förändras om viktningen av olika typer av effekter ändras, jämfört med de vikter som finns i grundkalkylen. För att undersöka detta femdubblas vikterna i tur och ordning för tre olika effekter: godstransportnyttor, trafiksäkerhet och koldioxidutsläpp. För varje sådant extremscenario rangordnas investeringarna återigen efter samhällsekonomisk lönsamhet, men med en femdubblad vikt för respektive effekt, och de högst rankade objekten väljs ut upp till samma budgetram som förut.

Att ge vissa av effekterna i grundkalkylen en större vikt kan tolkas på flera sätt, och är därför en användbar metod för att representera flera olika osäkerheter i samma analys. Till exempel beror de beräknade klimateffekterna på antaganden om fordonens framtida egenskaper, vilka är osäkra. Om fordonens utsläpp av koldioxid per kilometer i verkligheten blir dubbelt så höga jämfört med vad som antagits i kalkylerna, motsvarar det att klimateffekternas vikt borde vara dubbelt så hög. På samma sätt kan en analys med andra vikter på effekterna representera andra osäkerheter i prognoser och effektberäkningar som systematiska under- eller överskattningar av olika effekter, till exempel fordonens framtida trafiksäkerhetsegenskaper eller framtida godstransportkostnader. Analysen kan också representera ändrade urvalskriterier i form av politiska prioriteringar – om man till exempel vill vikta godstransporter eller trafiksäkerhet högre än vad standardkalkylen gör.

Tabell 47 Tabell 46 visar hur urvalet av investeringar inom budgetramen förändras när vissa nyttoposter får en femdubblad vikt jämfört med ett urval utifrån strikt samhällsekonomisk lönsamhet.

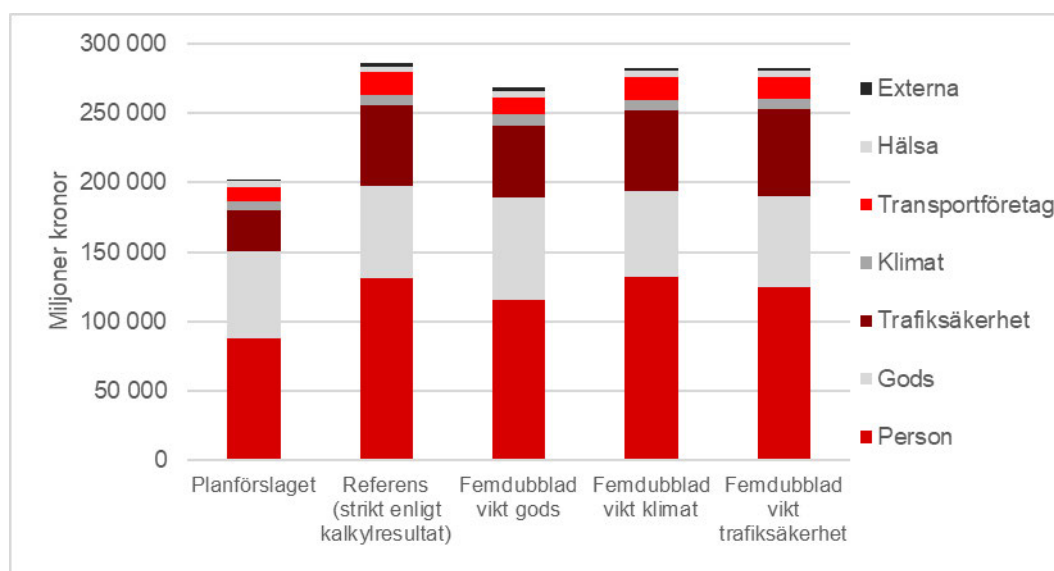
Tabell 47 Förändring av urvalet investeringar (enligt strikt samhällsekonomisk lönsamhet) om vikten för en viss effekt femdubblas.

Femdubblad vikt för...	Av 107 objekt i referensurvalet <u>ut</u> ur urvalet	Av 107 objekt i referensurvalet <u>in</u> i urvalet	Av referensurvalets ram på 99 mdkr kr ut ur/in i urvalet (mdkr)
Godstransporter	14	9	8,2
Trafiksäkerhet	6	9	6,1
Utsläpp av koldioxid	1	4	5,7

En femdubbling av vikten för en viss nytta är ett extremt antagande när det gäller storleksordningen på osäkerheten i beräkningar och värderingar av effekterna i de samhällsekonomiska kalkylerna. Trots det förändras urvalet av objekt endast måttligt. Ett fåtal objekt byts ut i urvalet, motsvarande 6–8 procent av budgetramen. Motsvarande analys har även gjorts där vikten för respektive effekt istället fördubblats, vilket också är en stor förändring, men det påverkar urvalet ytterst marginellt.

Analysen kan även visa hur urvalets totala nyttor förändras när en viss effekt får en högre vikt. Ett urval av investeringar där till exempel trafiksäkerhetseffektens vikt femdubblats kommer förstås att innehålla fler objekt med (relativt sett) höga trafiksäkerhetsnyttor. Därmed blir ett sådant urvals totala trafiksäkerhetseffekt större i referensurvalets, medan övriga nyttor blir lägre. Resultaten visas i figur 44.

Figur 44 Nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, i ett urval strikt efter samhällsekonomisk lönsamhet, samt i urval utifrån femdubblade vikter för godsnyttor, klimatnyttor respektive trafiksäkerhetsnyttor.



Om urvalet görs utifrån en femdubblad vikt för godseffekterna blir de totala godsnyttorna 11 procent högre i urvalet av investeringar jämfört med referensurvalet. I urvalet utifrån femdubblad vikt för klimat är klimatnyttorna 9 procent högre, och i urval utifrån femdubblad trafiksäkerhetsvikt är trafiksäkerhetsnyttorna 7 procent högre än i referensurvalet. Skillnaderna i totala nyttor mellan de fyra urvalen är förvånansvärt små,

med tanke på den tämligen extrema analysen med femdubblade vikter för gods, klimat respektive trafiksäkerhet.

Slutsatsen av denna analys är att rangordningen av investeringar, och därmed urvalet givet en viss budget, är robust även för mycket stora variationer i hur effekter viktas. Än mer robusta är de uppnådda totala nyttorna, som ändras mycket måttligt trots den tämligen extrema omviktningen.

Det intuitiva skälet till detta är att det är så stor skillnad på investeringarnas lönsamhet – de mest lönsamma objekten är oerhört mycket mer lönsamma än de minst lönsamma (se stapeldiagrammet i figur 44). Det gör att även stora omviktningar av en enskild nytta inte har så stor effekt på rangordningen.

Urvalsprincipen i analyserna ovan är givetvis en förenkling av verkligheten, eftersom den enbart tar hänsyn till beräknad samhällsekonomisk lönsamhet och antar att man fritt kan välja bland objekten i gällande plan och de nya kandidaterna. Men detta ger ändå en god bild av hur olika objekts relativa kostnadseffektivitet förändras när olika typer av nyttor viktas om.

#### 9.6.2. Osäkerheter i investeringskostnad, trafiktillväxt, godsprognos och tidsvärderingar

I avsnittet ovan analyserades hur urvalet av investeringar ändrades om olika typer av effekter fick högre vikt. Det finns även andra typer av osäkerheter i prognoser och kalkyler. I detta avsnitt beskrivs och effekterna på investeringsurval och genomsnittlig lönsamhet av några av dessa osäkerheter: investeringskostnad, trafiktillväxt, godstransporttillväxt samt relativ värdering av restid i bil respektive tåg.

Investeringskostnaden har en stor påverkan på lönsamheten och därför görs en känslighetsanalys med en högre investeringskostnad för samtliga analyserade objekt. I känslighetsanalysen används 85 procents konfidensintervall i de successiva kostnadskalkylerna, eller en schablonökning av kostnaden med 30 procent för de objekt där ingen successiv kalkyl finns. Med en generellt högre investeringskostnad minskar genomsnittlig NNK för namngivna investeringar (exklusive nya stambanor) i planförslaget från 0,2 till 0,0 (nettonuvärde 2,8 miljarder kronor). Fyra objekt går från svagt lönsamma till svagt olönsamma vid högre investeringskostnad. Eftersom investeringskostnaden i känslighetsanalysen ökar i stort sett lika mycket för alla objekt ändras inte urvalet av investeringar.

För de flesta<sup>103</sup> objekten i planförslaget görs också känslighetsanalyser med annan trafiktillväxt, dels 50 procent högre trafiktillväxt än i basprognosen och dels utan någon trafiktillväxt alls jämfört med basåret 2017. Antagandena i dessa känslighetsanalyser är ganska extrema. Som jämförelse beräknade Trafikverket i inriktningsunderlaget 2020 att osäkerhetsintervallet för vägtrafiktillväxten med avseende på osäkra omvärldsförutsättningar (bränslepris, befolkning osv) var 21–38 procent, jämfört med basprognosens beräknade vägtrafiktillväxt på 27 procent till år 2040.

För sjöfartsobjekten, vars genomsnittliga NNK i huvudanalysen är 0,8<sup>104</sup>, sjunker NNK till 0,6 i känslighetsanalysen med högre investeringskostnad, nettonuvärde sjunker från cirka 11 till 9 miljarder kronor). Samtliga objekt är fortsatt lönsamma. Vid antagande om 0 procents trafiktillväxt sjunker genomsnittlig NNK till 0,1 (nettonuvärde 1 miljard kronor)

<sup>103</sup> Känslighetsanalys med 0 procent trafiktillväxt finns för 69 av 70 och känslighetsanalys med +50 procent trafiktillväxt för 67 av 70 analyserade objekt.

<sup>104</sup> Baserat på samtliga 4 objekt, för alla objekt finns alla känslighetsanalyser.

och 3 av 4 sjöfartsobjekt blir olönsamma. Vid antagande om 50 procents högre trafik tillväxt ökar istället NNK till 1,6 (nettonvärde 24 miljarder kronor).

Den genomsnittliga NNK för järnvägsobjekten (exklusive nya stambanor) vid antagande om 0 procents trafik tillväxt är  $-0,4^{105}$  (nettonvärde -44 miljarder kronor) jämfört med huvudanalysens NNK på  $-0,3^{106}$ . Ett av 36 objekt går från lönsamt till olönsamt vid detta antagande. Genomsnittlig NNK ökar till  $-0,1^{107}$  och nettonvärdet till -7,8 miljarder kronor vid 50 procents högre trafik tillväxt, fem objekt går från olönsamma till lönsamma. Känslighetsanalysen med högre investeringskostnad ger en NNK på  $-0,4$  och har gjorts för alla järnvägsobjekt. Endast ett järnvägsobjekt byter tecken med känslighetsanalysen av högre investeringskostnad.

För vägobjekten, vars genomsnittliga NNK i huvudanalysen är  $1,1^{108}$ , sjunker den genomsnittliga NNK till 0,7 (nettonvärde 39 miljarder kronor) med högre investeringskostnad (3 objekt går från lönsamma till olönsamma). Vid antagande om 0 procents trafik tillväxt sjunker NNK till 0,1 (nettonvärde 5,7 miljarder kronor) och till följd av det går 7 objekt från lönsamma till olönsamma. Vid antagande om 50 procents högre trafik tillväxt blir NNK  $1,0^{109}$  med ett nettonvärde på 55 miljarder kronor. De objekt som var olönsamma i huvudanalysen är fortsatt olönsamma även med högre trafik tillväxt, dock nära 0.

Som noterades i avsnitt 2.2.2 innebär godstransportprognoserna en väsentlig ökning av godstransporternas tillväxttakt jämfört med den historiska trenden. Det är därför motiverat att undersöka hur mycket de beräknade nyttorna ändras om godstransporterna växer som den historiska trenden i stället för som i prognosen. Effekten visar sig vara mycket liten. Genomsnittlig NNK ändras knappast alls (motsvarande avrundningsfel). Urvalet av investeringar ändras obetydligt: 1 objekt lämnar urvalet och ersätts av 7 andra mindre investeringar. Andelen av ramen som går till vägobjekt ökar från 50 till 52 procent.

I kalkylerna värderas inbesparad restid ombord på tåg något lägre än inbesparad restid i bil. Värderingarna kommer från studier av resenärers val mellan olika alternativ, och kan tolkas som att restid ombord på tåg är bekvämare eller mer produktiv än motsvarande restid som bilförare, och tågrestid innebär därmed ett mindre resmotstånd per minut än vad bilrestid gör. En minskning av tiden som man behöver vänta på tåg värderas däremot betydligt högre än såväl bil- som tågrestid ombord. Att differentiera restidsmotståndet med avseende på färdmedel uppfattas dock ibland som kontroversiellt, och det är därför av intresse att undersöka hur urvalet av investeringar påverkas om tidsbesparingar ombord på tåg och bil värderas lika högt. Ett överslag erhålls om hela tågtidsbesparingarna räknas upp med en faktor motsvarande kvoten mellan tåg- och bilrestid. Detta ger dock en överskattning av effekten, eftersom en stor del av tågtidsbesparingarna utgörs av kortare väntetider, som ju redan är högt värderade. Att separera tidsvinsterna i ombordtid och väntetid är dock ett betydande arbete, så det har inte gjorts. Beräkningarna visar ändå att effekten på urvalet av investeringar är liten. Två objekt lämnar urvalet (som omfattar 107 objekt) och ersätts av fyra andra. Andelen av ramen som går till väginvesteringar minskar från 49,9 procent till 49,4 procent (som jämförelse är andelen 33 procent i det faktiska planförslaget).

---

<sup>105</sup> Baserat på 35 objekt (finns ej för Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1).

<sup>106</sup> Baserat på 36 objekt.

<sup>107</sup> Baserat på 35 objekt (finns ej för Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1).

<sup>108</sup> Baserat på 30 objekt.

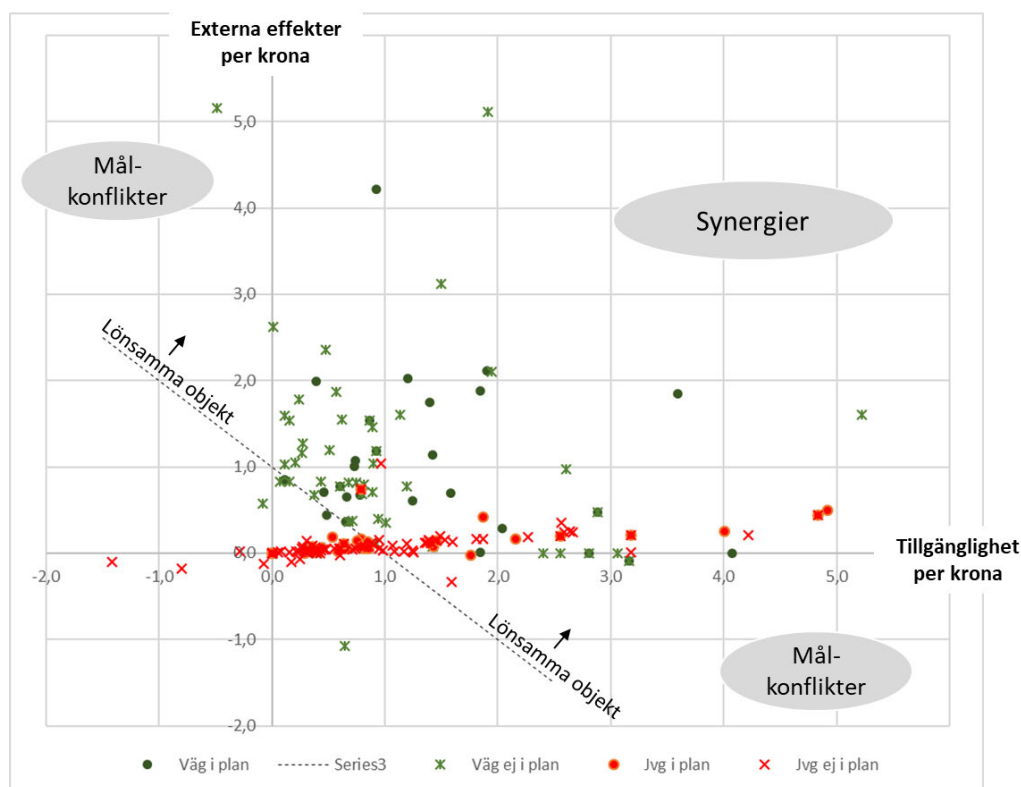
<sup>109</sup> Baserat på 28 objekt (finns ej för E22 Trafikplats Lund S och E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält).

### 9.6.3. Målkonflikter och -synergier

I stort sett alla investeringar innebär en grundläggande målkonflikt mellan nyttor och investerings- och driftkostnader. Eftersom samhällets medel är begränsade har en infrastrukturinvestering alltid en alternativkostnad: pengarna som används till en investering hade kunnat användas till något annat. Det är denna målkonflikt som avspeglas i nettonuvärdeskvoten – ju högre kvoten är, desto mer nyttor skapas per krona, och desto lägre är risken att alternativkostnaden överstiger investeringens nettonytt.

Investeringar kan också innebära målkonflikter mellan olika typer av nyttor. En järnväg eller väg i ny sträckning kan till exempel skapa ökad tillgänglighet men innebära intrång i natur- eller boendemiljöer. En annan typ av målkonflikt som kan uppstå är mellan tillgänglighetseffekter och externa effekter, huvudsakligen utsläpp och trafiksäkerhet – men i många fall finns också synergier mellan dessa mål, det vill säga att en investering kan bidra positivt till alla dessa mål. Figur 45 illustrerar målkonflikter och målsynergier. Varje prick är en investering, gröna för objekt i plan och röda för kandidater till ny plan. På x-axeln finns total tillgänglighetseffekt per krona (person, gods och transportföretag), och på y-axeln finns totala externa effekter per krona. Längst upp till höger finns investeringar med starka målsynergier, som ger positiva bidrag till både tillgänglighet och externa effekter. Längst ned till höger och längst upp till vänster finns investeringar med målkonflikter, som antingen förbättrar tillgängligheten men ger negativa externa effekter (nere till höger) eller minskar de externa effekterna men också försämrar tillgängligheten (uppe till vänster). Om summan av tillgänglighetseffekterna och de externa effekterna per krona är större än 1 är objektet lönsamt, vilket visas med den streckade linjen. Ju längre avstånd från linjen (uppåt höger) desto mer lönsamt är projektet.

Figur 45 Investeringars målkonflikter och -synergier



Som framgår av diagrammet är det betydligt vanligare att investeringar har synergier, det vill säga har positiva effekter på flera mål. Det är framför allt väginvesteringarna som har väsentliga synergieffekter, eftersom det är vanligt att de ger betydande bidrag både till tillgänglighet och till minskade externa effekter, framför allt ökad trafiksäkerhet.

Järnvägsinvesteringarna skapar huvudsakligen nytta i form av ökad tillgänglighet. Men det finns också exempel på investeringar med inneboende målkonflikter mellan externa effekter och tillgänglighet. Längst upp till vänster i diagrammet, strax till vänster om y-axeln, finns ett grönt kryss som visar en väginvestering som minskar tillgängligheten men ökar trafiksäkerheten.

I andra sammanhang än investeringar är det vanligare med målkonflikter mellan tillgänglighet (funktionsmål) och externa effekter (hänsynsmål). Sänkt hastighetsgräns ger till exempel oftast ökad trafiksäkerhet men minskad tillgänglighet, och ökad bränsleskatt ger minskade utsläpp men också oftast minskad tillgänglighet.

För investeringar är det däremot vanligt med synergier mellan funktions- och hänsynsmål. De flesta väginvesteringar ger både ökad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet. Däremot kan väginvesteringar göra att trafiken och därmed utsläppen ökar, men som framgår av diagrammet ovan är denna negativa effekt oftast mycket mindre än den positiva trafiksäkerhetseffekten, så nettoeffekten blir positiv. För järnvägsinvesteringar är visserligen bidragen till minskade utsläpp och olyckor vanligen små, men å andra sidan är bägge vanligen positiva. Däremot är det relativt vanligt med målkonflikter mellan infrastruktur och intrång i natur-, kultur- och boendemiljöer. Särskilt infrastrukturinvesteringar i ny sträckning kan innebära betydande intrång.

## 10 Kostnadsstyrning och produktivitet

Regeringen har i direktivet gett Trafikverket i uppdrag att redovisa ett förslag till upplägg och tidplan för hur arbetet med en ökad effektivisering och kostnadskontroll ska genomföras. Trafikverket har under lång tid arbetat för att utveckla och stärka kostnadskontrollen och effektiviteten i verksamheten. Trafikverket ska verka för en intern effektivitet i genomförandet av uppdraget. I uppdraget ligger även att verka för en ökad yttre effektivitet genom rollen som stor beställare på anläggningsmarknaden. Trafikverket har ett flertal verktyg för att åstadkomma detta. Ett sådant verktyg är förmågan att hantera avvägningen mellan tid, kostnad och innehåll i investerings- och underhållsåtgärder.

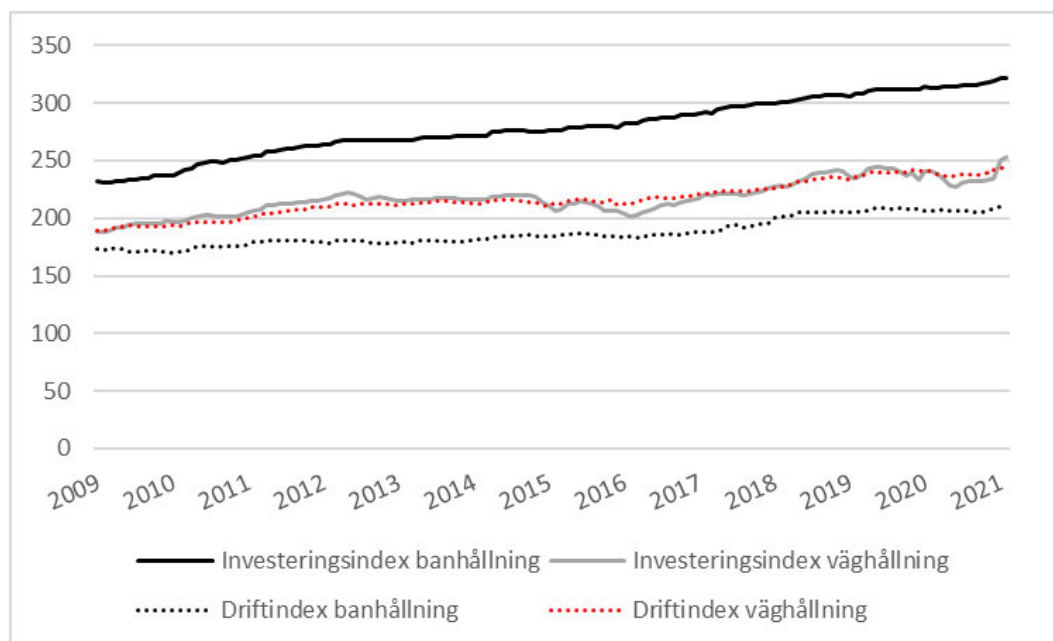
I detta kapitel redovisas först en analys av de kostnadsförändringar som skett sedan den gällande planen fastställdes. Sedan följer en beskrivning av åtgärder som Trafikverket genomför eller redan har slutfört gällande styrning av kostnadsstyrning, effektivitet och produktivitet. Slutligen redovisas, under rubriken ”Upplägg för att stärka kostnadsstyrning, effektivitet och produktivitet” hur Trafikverket avser fortsätta arbetet med ökad effektivisering och kostnadskontroll.

### 10.1. Trafikverkets erfarenheter av kostnadsutveckling

Trafikverket följer utvecklingen och utfallet av kostnader i pågående och slutförda åtgärder. Detta redovisas i årsredovisningen, men också vid andra tillfällen som i byggstartsrapporteringen. Vid dessa tillfällen redovisas också vilka orsaker som ligger bakom förändring av kostnader. Det kan till exempel vara att omfattningen av projektet har förändrats. I avsnitt 1.2 framgår hur mycket av den nationella planen 2018–2029 som genomförts samt hur många av de namngivna objekten som följt med till förslaget till nationell plan 2022–2033, det vill säga de objekt som är pågående samt de beslutade objekt som ännu inte har startat. Av avsnitt 1.2 framgår också att kostnaden för pågående samt ej startade objekt har ökat. Ur ett kostnadsstyrningsperspektiv är det viktigt att närmare analysera utvecklingen av kostnaderna bland dessa åtgärder.

Generellt sett har bygg- och anläggningskostnaderna i Sverige ökat realt sedan lång tid tillbaka. Trafikverkets kostnader för väg- och banhållning har också ökat trendmässigt, vilket sammanfattas i indexen (se figur 46). Kostnadsindex är uppdelat i drift- respektive investeringsindex för väg respektive bana, och avser hur den genomsnittliga kostnaden för en representativ korg av åtgärder har utvecklats över tid.

Figur 46 Kostnadsindex för investering respektive drift av bana respektive väg. Index 100 = 1990 års nivå.



Kostnaderna i gällande plan uttrycks i 2017 års priser, medan föreliggande planförslag uttrycks i 2021 års priser. Under denna period har investeringsindex ökat med 10 procent för bana och 15 procent för väg, medan driftindex har ökat med 12 procent för bana och 11 procent för väg. Konsumentprisindex (KPI) har under samma period ökat med 6 procent. Uttryckt i fasta priser (rensat för KPI) har alltså drift- och investeringsindex i genomsnitt ökat med omkring 6 procent sedan föregående plan. De följande kostnadsjämförelserna är uttryckta i fasta priser, det vill säga enbart justerade för KPI, inte för investerings- eller driftindex.

#### 10.1.1. Utveckling

Vad gäller den verksamhet som finansieras via utvecklingsanslaget framgår av tabell 48 kostnadsökningen för namngivna objekt<sup>110</sup> som finns såväl i gällande plan 2018–2029<sup>111</sup> som i underlaget för planförslaget 2022–2033.

<sup>110</sup> Etapperna av nya stambanor för höghastighetståg är exkluderade från analysen eftersom de annars helt skulle dominera resultaten. Den sammanlagda kostnaden för etapperna som finns med i gällande plan har ökat med 48 procent, från 110 till 163 miljarder kronor (prisnivå 2021), sedan gällande plans fastställelse. Kostnadsutveckling, kostnadsreducerande åtgärder och kostnadsstyrning avseende nya stambanor behandlas i avsnitt 7.5.

<sup>111</sup> Justerat till prisnivå 2021 med KPI. Observera dock att investeringsindex ökat snabbare än KPI under perioden.



Tabell 48 Kostnadsökning mellan plan 2018–2029 och plan 2022–2033. Procent.

Status i plan 2018–2029	Kostnadsökning från plan 2018–2029 till plan 2022–2033
Pågående	16
Bundna	45
Ej bundna	51
Alla	33

**Notering:** Pågående avser objekt där avtal har tecknats med entreprenör. Bundna avser objekt som har ett byggstartsbeslut eller som ingår i trafikverkets senaste byggstartsrapportering. Ej bundna avser övriga objekt som ingår i gällande plan.

Av kostnaderna under planperioden för objekten i planförslaget utgörs omkring 40 procent av pågående investeringar, 20 procent av bundna investeringar och 40 procent av ej bundna investeringar. Kostnaderna för dessa objekt har i genomsnitt ökat nära 40 procent – minst för de pågående objekten, mest för de ej bundna.

Om objekten delas upp efter status i den gällande planen för 2018–2029 syns mönstret ännu tydligare (se tabell 49) – objekt som inte är pågående i någon av planerna har den genomsnittligt högsta kostnadsökningen (52 procent). De objekt som introducerats i planen för 2018–2029 och som startats direkt har något högre kostnadsökning (33 procent) än de som legat i plan sedan tidigare innan de påbörjats (20 procent).

Tabell 49 Kostnadsökning uppdelat efter status i planen 2018–2029. Procent.

Status i plan 2018–2029	Status i plan 2022–2033	Kostnadsökning från plan 2018–2029 till plan 2022–2033
Pågående	Pågående	15
I plan sedan tidigare (men ej pågående)	Pågående	20
I plan sedan tidigare (men ej pågående)	Ej pågående	52
Ny i planen	Pågående	33
Ny i planen	Ej pågående	47

Som framgår av tabellerna är det alltså inte främst de redan pågående projekten som har stora kostnadsökningar, utan de som ännu inte påbörjats. Pågående investeringar som avser vägar och järnvägar (inklusive bangårdar) har i genomsnitt 7 procent respektive 12 procent ökade kostnader sedan föregående plan, vilket är något lägre än ökningen av investeringsindex. Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem (varav majoriteten är ERTMS-objekt) har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan föregående plan.

De stora kostnadsökningarna ligger alltså framför allt i de projekt som ännu inte påbörjats. De beräknade kostnaderna för dessa har i genomsnitt ökat med 50 procent, och det är inga större skillnader mellan vägar och järnvägar. De beräknade kostnaderna för järnvägstekniksystemen har ökat mer, med nära 80 procent (se tabell 50).

Tabell 50 Kostnadsökning mellan plan 2018–2029 och plan 2022–2033. Typ av objekt. Procent.

Status i plan 2018–2029	Alla	Järnväg (bana)	Järnväg (system)	Väg
Pågående	23	12	38	7
Ej pågående (bundna + ej bundna)	53	49	78	52
Alla	38	29	77	29

Notering: Kostnaderna för gällande plan (2018 – 2029) är omräknade till prisnivå 2021 med KPI.

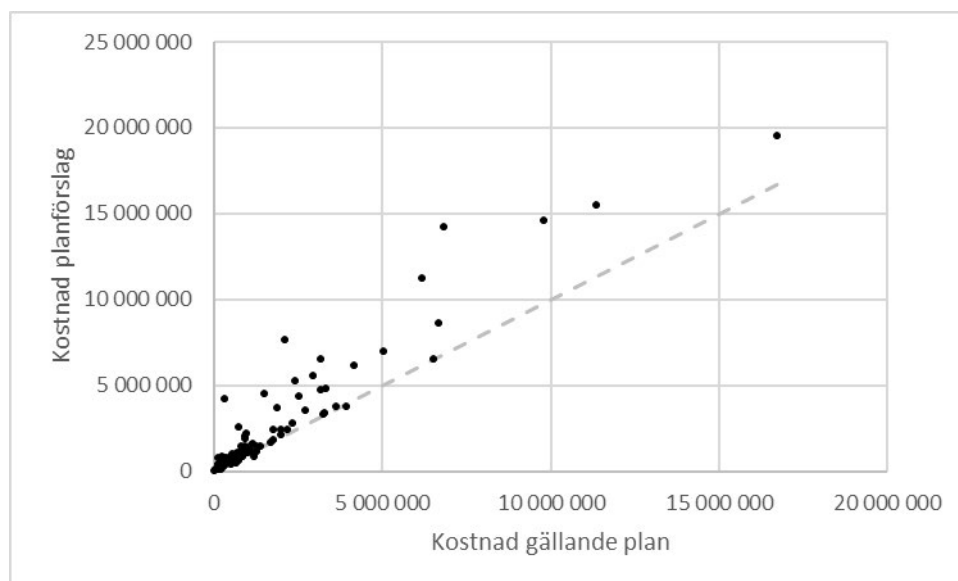
Infrastrukturplanen revideras normalt varje mandatperiod. Investeringsobjekt läggs ofta in med lång framförhållning, och då är investeringskostnad, omfattning och effekter relativt osäkra. I perioderna mellan planrevideringarna utreds objekten vidare. En del av kostnadsökningarna i investeringsprojekten förklaras av dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader. Ytterligare en del förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning. Slutligen förklaras en del av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden. Vartefter infrastrukturplanen revideras så är det meningen att objektens utformning, och om de ska vara kvar i planen, ska omprövas vartefter man får mer information om nyttor och kostnader.

I princip är det alltså inte oväntat att vissa investeringar visar sig vara avsevärt dyrare än vad Trafikverket trott, efter att de utretts noggrannare. Eftersom planprocessen bygger på att objekt läggs in i plan i relativt tidiga skeden så är det närmast oundvikligt att vissa objekt visar sig vara sämre, eller ge lägre nyttor, än Trafikverket bedömt i tidigt skede. Men det uppstår problem om kostnadsökningarna visar sig i ett så sent skede i planeringsprocessen att det är förenat med stora kostnader att ompröva objektet – det kan till exempel vara en förutsättning för andra objekt, eller för bebyggelseplaneringen. Det är också ett problem att de beräknade kostnaderna inte bara ökat för några få av de ej påbörjade objekten, utan för de flesta. För två tredjedelar av objekten (räknat i kronor) har den beräknade investeringskostnaden ökat mer än 30 procent, och för en tredjedel mer än 60 procent. Samtidigt är det en mindre andel av objekten som står för den största delen av den totala kostnadsökningen. Det är mindre än en fjärdedel av objekten (räknat i kronor) som ökat mer än 80 procent i kostnad, men dessa står tillsammans för mer än hälften av den totala kostnadsökningen.

En slutsats av detta är att det inte räcker med att ha god kostnadskontroll i pågående projekt, eller att göra goda kostnadsbedömningar innan objekt läggs in i plan, även om bägge delarna också är nödvändigt. Det måste också vara möjligt att ompröva objekt, och detta måste ske så pass tidigt i planeringsprocessen att det fortfarande är möjligt att ändra utformning eller låta objektet utgå ur planen.

Figur 47 visar fördelningen av kostnadsökningen i samma grupp objekt som i tabellen ovan. Objekt som ligger på eller nära den röda linjen har i stort sett samma kostnad mellan planerna. För objekt som ligger ovanför linjen har det inträffat en kostnadsökning mellan planerna.

Figur 47 Fördelning av kostnadsökning mellan plan 2018-2029 och plan 2022-2033. Miljoner kronor.



Av figuren framgår att ganska många punkter ligger nära linjen, det vill säga att de har ungefär samma kostnad som förut. I stort sett inga ligger under linjen, det vill säga att nästan inga objekt har fått minskad kostnad. En skara punkter ligger tydligt över linjen – det är de som orsakar den stora genomsnittliga kostnadsökningen. Det är alltså tydligt att vad som händer inte är en stor generell kostnadsökning som drabbar alla objekt, utan det är en delmängd (dock ganska stor) av objekten som drabbas av betydande kostnadsökningar. Däremot, om hänsyn också tas till objektens storlek, framgår att det framför allt är stora objekt som har stora kostnadsökningar.

Ovanstående analys kan också kompletteras med vanliga orsaker till avvikelser, till exempel innehållsförändringar eller andra osäkerhetsfaktorer som påverkar kostnadsutvecklingen<sup>112</sup>. I detta sammanhang syftar analysen till att peka ut vilken del av planering och genomförande som uppvisar särskilt stora kostnadsavvikelse. Detta ger en vägledning till vilka delar i Trafikverkets processer som behöver stärkas ytterligare. Hur Trafikverket avser att hantera de iakttagelser som framgår behandlas närmare i avsnitt 10.3.

#### 10.1.2. Vidmakthållande

Den verksamhet som finansieras via anslagen inom vidmakthållande har över tid uppvisat ökande kostnader. Tabell 51 visar kostnadsökningarna mellan den gällande nationella planen 2018–2029 och förslaget till plan 2022–2033.

Tabell 51 Vidmakthållande - ekonomiska behov och ramar. Miljoner kronor.

	Behov 2018–2029	Ramar i plan 2018–2029	Behov 2022–2033	Ramar i plan 2022–2033	Eftersatt underhåll
Väg	209 000	174 000	238 000	197 000	24 000
Järnväg	141 000	133 000	180 000	165 000	46 000

<sup>112</sup> Detta beskrivs närmare i Trafikverket (2021) Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224.

Kostnaderna för vidmakthållande inom väg har ökat mer än den generella prisökningen. Utöver kostnadsökningar har såväl anläggningsmassan som transportarbetet ökat. Väganläggningen utökas och blir mer komplex och det beräknas öka behovet av vidmakthållande med 5 miljarder kronor för den kommande 12-årsperioden. Det förändrade vägtransportarbetet enligt Basprognos 2040, uttryckt i fordonskilometer, ger upphov till ökade drift- och underhållskostnader på nästan 8 miljarder kronor för 12-årsperioden. Det handlar då om merkostnader i tidsfönstret 2022–2033 jämfört med 2018–2019.

Även för vidmakthållande av järnväg ökar kostnaderna mer än den generella prisökningen. Utöver detta påverkas ökningen av flertalet faktorer. Den större volymen av anläggningsmassa som uppnår sin livslängd genererar den största ökningen. Förutom den ökade volymen anläggningsmassa har även entreprenörsmarknaden och råvarupriser ökat. Exempelvis ökade stålpriset med mer än 10 procent på fyra månader under 2021. Att en större volym av anläggningen generellt är ålderstigen ökar också behovet av basunderhåll men även tillgången till tider i spår för att utföra arbetet påverkar kostnadsutvecklingen. Den prognosticerade trafikökningen bidrar också till de ökade kostnaderna men inte i lika stor omfattning. Även nya krav påverkar. Det handlar bland annat om digitalisering av produktionshjälpmedel, lagkrav på kvalitetsavgifter och regress för ekonomisk skada samt ökade miljökrav för hantering av förorenade massor och bekämpning av invasiva arter. Lägger man till detta ökade krav också inom områden som trafikledning och it-förvaltning, där inte minst digitaliseringen innebär initiala investeringar, så finns det sammantaget flertalet faktorer som tillsammans genererar ökade kostnader.

En potential för att motverka denna utveckling ligger i ökad produktivitet och innovation samt effektivare tillgångsförvaltning (se även kapitel 5). Rätt använd kan den potentialen påverka såväl kostnaderna som resultatet av insatserna, och därmed effekterna i transportsystemet. Vilka åtgärder Trafikverket vidtar och planerar med anledning av denna utveckling behandlas i nedanstående avsnitt.

## 10.2. Pågående arbete för att utveckla kostnadsstyrning och effektivitet

Utveckling av system, processer och rutiner pågår kontinuerligt i Trafikverkets verksamhet. Däribland också sådant som är förknippat med styrning av kostnader och förutsättningar för en god effektivitet och produktivitet. Detta arbete sker bland annat mot bakgrund av att inköpsvolymen har ökat i snabb takt. En ökad produktivitet är också nödvändig eftersom investeringsindex har ökat snabbare än den generella prisutvecklingen i samhället. Det finns flera områden, där Trafikverket löpande inför resultat av utvecklingen i verksamheten. Till exempel gäller detta affärsstrategier för entreprenader och projektering, kontraktshantering och effektiva upphandlingsunderlag, uppföljning av avtal samt rutiner för tids- och kostnadskontroll.

Vad gäller vidmakthållande av anläggningen, fortsätter arbetet med att införa en strategi för tillgångsförvaltning. Strategin omfattar bland annat effektiva prioriteringar som ska göras utifrån hur kritiska tillgångarna är. Tillgångarna ska också hanteras på ett långsiktigt hållbart sätt. Ett exempel på tillämpning av strategin är att säkerställa en grundläggande framkomlighet och robusthet, särskilt på det lågtrafikerade vägnätet. Åtgärder som syftar till att utveckla tillståndsmätning, underhållsstandarder och åtgärdsstrategier för teknikområdet vägkropp är särskilt motiverade. Vägkroppen är det område som är mest resurskrävande att vidmakthålla. På järnvägsområdet är ett annat exempel utveckling av tillgångsstrategier för respektive delsystem inom järnväg. Detta ger förutsättningar för prioritering av åtgärder samt en effektiv förvaltning ur ett livscykelperspektiv.

### 10.3. Fortsatt utveckling behövs

Trafikverket ansvarar för att åstadkomma en god hushållning med statens medel och en effektiv verksamhet. Styrning och kontroll ska bygga på en ansvarsfördelning med tydligt beslutsfattande och transparenta prioriteringar. Detta ska understödjas av välgrundade kalkyler och en strukturerad uppföljning. Trafikverket bedömer dock att det finns ett fortsatt behov av att utveckla och se över kostnadsstyrning, produktivitet och effektivitet i verksamheten. Centrala punkter i detta arbete handlar om att utveckla systematiken vad gäller att följa upp orsaker till förändring av kostnader. Trafikverket har därför vidtagit vissa åtgärder under arbetet med planförslaget, men har också beslutat om ett antal åtgärder som särskilt ska prioriteras på kort sikt.

#### 10.3.1. Vidtagna åtgärder under planarbetet

Under arbetet med att ta fram planförslaget har Trafikverket uppdaterat många av de kalkyler som ligger till grund för de kostnadsbedömningar som redovisas i förslaget. Denna uppdatering resulterade i slutsatsen att en översyn av kostnader var nödvändig. Som en tidig åtgärd med avseende på kostnadsstyrning genomfördes därför en aktivitet som syftade till att säkerställa ambitionsnivå för och avgränsningar av åtgärder. De parametrar som ingick i översynen avsåg omfattning av åtgärden, optimering av tekniska lösningar och utformning, effektivt genomförande i termer av till exempel utbyggnadsordning samt effektiv tidsplanering i syfte att uppnå kostnadsoptimering. Målet är således både att hitta möjliga alternativ för att nå samma funktion och att hitta effektiva genomförandeformer. Resultatet av översynen visade på flera besparingsmöjligheter som Trafikverket har genomfört i planförslaget. Översynen har också gett viktiga erfarenheter i det fortsatta arbetet med att utveckla kostnadsstyrningen.

Trafikverket har även genomfört ett fördjupat arbete för att identifiera kostnadsreducerande åtgärder i investeringsskedet gällande de nya stambanorna. Detta arbete har tidigare beskrivits under avsnitt 7.6.2.

#### 10.3.2. Upplägg för att stärka kostnadsstyrning, effektivitet och produktivitet

Trafikverket har beslutat att prioritera ett antal åtgärder avseende kostnadsstyrning och effektivitet. Prioriteringen har skett utifrån principen att en effekt av vidtagna åtgärder ska kunna erhållas förhållandevis snabbt. Effekten ska också vara bestående. Valet av åtgärder baseras på Trafikverkets analyser och erfarenheter från planarbetet, iakttagelser i tidigare regeringsuppdrag samt rekommendationer från Riksrevisionen. Slutsatsen är att det finns ett antal områden där ytterligare utveckling behövs. Trafikverket bedömer att förbättringar inom dessa områden sammantaget kommer att innebära positiva effekter för styrningen av kostnader och effektivitet. Utöver detta bedömer Trafikverket att det också finns potential att öka produktiviteten inom såväl projektering som byggande och underhåll.

##### 10.3.2.1. Utvecklade kalkyler för säkrare och effektivare kostnadsbedömningar

De kalkylmetoder som Trafikverket tillämpar under planering och genomförande av objekt kan utvecklas. De effekter som åtgärden syftar till handlar om att åstadkomma säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i ett tidigt skede samt minskade kostnadsökningar under genomförandefasen. De delåtgärder som ingår beaktar kalkylmetodik i olika faser – från grova kostnadsindikationer (GKI) till anläggningskostnads-kalkyler (AKK). Detta inkluderar även vidareutveckling av metoder för att hantera risk och osäkerhet i kalkylerna. Ytterligare ett viktigt perspektiv som omfattas är kvalitetssäkring av underlag samt bättre ingångsvärden i kalkylerna genom olika metoder för erfarenhetsåterföring. Exempelvis kommer ett upplägg för att samla in bättre information om prisutvecklingen på

anläggningsmarknaden att tas fram. Arbetet inom området pågår och Trafikverket planerar att genomföra återstående delar på förhållandevis kort sikt under 2022.

#### *10.3.2.2. Förbättrad kostnadsstyrning i tidiga skeden*

Under planering och genomförande av en åtgärd ökar kunskapen om förutsättningar och krav stegvis. Innehåll och utformning preciseras successivt vilket också påverkar kalkylerade kostnader och slutprodukt. Trafikverkets egna erfarenheter och analyser, men även iakttagelser från Riksrevisionen, pekar på att styrningen av kostnader i tidiga skeden behöver ses över. Detta omfattar bland annat att förstärka systematiken för beslut om förändringar av innehåll och omfattning. Erfarenheter från framtagandet av planförslaget kommer att ingå i detta arbete (se avsnitt 10.3.1). För att förbättra transparensen och erfarenhetsåterföringen kommer arbetet också att omfatta metodiken för dokumentation av förändringar under hela planeringsflödet. Trafikverket planerar att genomföra dessa åtgärder under 2022.

#### *10.3.2.3. Arbetssätt, styrformer och affärsperspektivet*

Det sker en mängd förändringar under planeringen och genomförandet av objekt. Trafikverket utvecklar därför arbetssätt och styrformer för att hantera detta. Av vikt är också hur arbetssätten fungerar relativt anläggningsmarknaden. Syftet med åtgärderna inom området är att utveckla hur Trafikverket proaktivt kan hantera förändringar innan de resulterar i konsekvenser i form av till exempel kostnadsökningar. Där en förändrad kostnad är motiverad ska detta vara förankrat i ett tydligt beslut. Till exempel kommer arbetsformerna för styrgrupper i stora och komplexa projekt att utvecklas (så kallade project review boards).

Trafikverket har vidare målsättningen att stärka beredningen av förändringshantering för tekniska krav, planeringsförutsättningar och utformningsfrågor. Resultatet ska vara en utvecklad process för ändrings- och avstegshantering av krav samt en tydlig styrning för hur nya krav förs in i åtgärder. Sammantaget innebär dessa åtgärder att beslut har välgrundade underlag, där också konsekvenserna av nya eller ändrade krav framgår.

Det affärsmässiga perspektivet kommer även fortsättningsvis att vara centralt i verksamheten. Detta gäller särskilt rollen som beställare. Arbetet bedrivs utifrån målsättningen att olika aktörer på marknaden ska uppfatta Trafikverket som värdeskapande, aktiva och tydliga. Viktiga delåtgärder är riskhantering och samverkansformer. Åtgärderna inom fokusområdet kommer att genomföras under 2022.

#### *10.3.2.4. Produktivitet och innovation i bygg- och anläggningssektorn*

Trafikverket handlar upp all projektering, byggnation och underhåll av vägar och järnvägar av konsultbolag och entreprenadföretag. Förväntningen är att företagen tar ett stort ansvar för utveckling av metoder, it-system och maskiner samt material för att öka produktiviteten, eftersom det skulle öka deras konkurrenskraft. Produktivitetsförbättringen inom branschen har dock varit betydligt sämre än inom tillverkningsindustrin. En utmaning inom projektering, byggande och underhåll av vägar och järnvägar är att privata bolag har svårt att överblicka om och när investeringarna i innovationer ger avkastning. Större investeringar som krävs för att verkligen göra skillnad för produktiviteten går sällan att räkna hem i enskilda entreprenader. De är dessutom förenade med risker eftersom Trafikverket och andra upphandlande organisationer skulle kunna ändra detaljeringsgraden i styrningen. Näringslivet i stort och inte minst tillverkningsindustrin har lättare att överblicka avkastningen på tänkta investeringar, eftersom de säljer direkt till enskilda kunder som enbart intresserar sig för lösningen och inte produktionsmetoderna.

Trafikverkets bedömning är att det finns potential att öka produktiviteten inom såväl projektering som byggande och underhåll genom implementering av nya tekniker inom digitalisering, automatisering och elektrifiering. Det finns några bra exempel på att sådant har skett. Inom vinterväghållningen har Trafikverket låtit utveckla digitala system för prognoser, planering och uppföljning. Med indata från avancerade vägväderprognoser, sensorer längs vägar och uppkopplade bilar kan sedan entreprenörerna vidareutveckla sin förmåga. Exempelvis kan detta ske genom optimering av rutter, så att antalet salt- och plogtillfällen på vägarna minskar med cirka 30 procent. Uppkopplade bilar kan även användas för att kontrollera de funktionskrav som är ställda i kontrakten för vinterväghållning. (Trafikverket har för närvarande avtal med Volvo och Volkswagen-koncernen).

Andra exempel på försöksstadiet är lastbilar som kommunicerar med grävmaskiner när flaket är exakt fullt för att optimera masstransporterna. Moderna maskiner för asfaltläggning och vältning rapporterar utförd kvalitet till entreprenörer och beställare. Detta förbättrar entreprenörens egenkontroll och kompetens och ger bättre vägar och järnvägar. Samtidigt ökar Trafikverkets möjligheter att ställa funktionella krav.

Takten i denna utveckling behöver dock snabbas på och breddas. Trafikverket menar att kontrakt med funktionella krav kan vara en viktig del i att ge konsulter och entreprenörer ökade incitament att investera i utveckling och ny teknik. Men för att detta ska bli verklighet krävs också utveckling av kontraktsformerna. Trafikverket avser därför att i ett antal utpekade nybyggnads- och underhållsentreprenader nyttja olika typer av innovationsupphandlingar för att pröva olika affärsupplägg och gränssnitt mellan beställare och utförare. Entreprenörer och konsulter ges i dessa utpekade entreprenader incitament att investera i nya tekniska lösningar. Innovationsupphandlingarna kommer initialt att medföra en viss merkostnad eftersom tekniken delvis kan vara oprövad. Dokumentation och utvärdering av både affärsformerna, de tekniska framstegen och effekter på produktiviteten görs i form av följeforskning.

Trafikverket identifierar också löpande vilka hinder som finns i Trafikverkets regelverk och i lagstiftningen för att leverantörerna ska ges utrymme att introducera nya lösningar.

## 11 Ekonomisk ram och finansiering

I detta kapitel sammanfattas Trafikverkets förslag till nationell plan i ekonomiska termer. Tabell 52 visar hur planeringsramen har fördelats på olika poster. Kapitlet beskriver också tillkommande medel utöver den anslagsfinansierade planeringsramen och vad de används till.

### 11.1. Ekonomisk ram

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Ramarna är uttryckta i 2021 års prisnivå. 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga järnvägar, 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar, och 437 miljarder kronor ska gå till utveckling av transportsystemet.

Regeringen anger också att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsobjekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 52 miljarder kronor för perioden 2010–2033 i 2021 års priser.



Tabell 52 Planeringsram åren 2022–2033. Miljoner kronor.

Statlig ram för planperioden (prisnivå 202102)	Belopp
<b>Vidmakthållande av transportsystemet</b>	
Vidmakthållande väg, varav:	197 000
<i>Drift och underhåll vägar</i>	162 500
<i>Bärighet vägar</i>	18 200
<i>Bidrag till enskilda vägar</i>	14 000
<i>Forskning och innovation inom vidmakthållande väg</i>	2 300
Vidmakthållande järnväg, varav:	165 000
<i>Vidmakthållande järnväg</i>	163 700
<i>Forskning och innovation inom vidmakthållande järnväg</i>	1 300
<b>Summa Vidmakthållande av transportsystemet</b>	<b>362 000</b>
<b>Utveckling av transportsystemet</b>	
Större investeringar i nationell plan (> 100 miljoner kronor), varav:	289 000
<i>Nya stambanor</i>	104 000
<i>Övriga större investeringar järnväg</i>	128 500
<i>Större investeringar väg</i>	46 000
<i>Större investeringar sjöfart</i>	10 500
Trimnings- och miljöåtgärder (< 100 miljoner kronor)	42 000
Stadsmiljöavtal	9 000
Regional plan	42 000
Övrig verksamhet, varav:	28 200
<i>Planering, stöd och myndighetsutövning</i>	17 000
<i>Forskning och innovation inom utveckling</i>	4 900
<i>Bidrag till Öresund och Inlandsbanan AB</i>	6 300
Räntor och amorteringar	25 700
<b>Summa Utveckling av transportsystemet</b>	<b>435 900</b>
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	1 100
<b>Summa utveckling av transportsystemet inklusive icke statliga flygplatser</b>	<b>437 000</b>
<b>Total</b>	<b>799 000</b>

För vidmakthållande avsätts i enlighet med direktivet 197 miljarder kronor till väg och 165 miljarder kronor till järnväg under planperioden. Regeringen har i budgetpropositionen föreslagit en extra satsning på totalt 1,75 miljarder kronor för vidmakthållande – 750 miljoner kronor för vägunderhåll och 1 miljard kronor för järnvägsunderhåll år 2022.<sup>113</sup> I Trafikverkets förslag till fördelning av medel för vidmakthållande ingår inte dessa medel.

Forskning och innovation är en egen anslagspost under vidmakthållande som egentligen inte är fördelad mellan väg och järnväg. I förslaget har ramen för forskning och innovation om vidmakthållande fördelats med utgångspunkt i de tilldelade ramarna för vidmakthållande väg respektive järnväg i infrastrukturpropositionen. De avsatta medlen för vidmakthållande är större i planförslaget än i den gällande planen. Användningen av medlen för vidmakthållande beskrivs närmare i kapitel 6.

För utveckling avsätts 437 miljarder kronor under planperioden, i enlighet med direktivet. I Trafikverkets förslag till fördelning av medel för utvecklingsanslag ingår inte extra medel för utveckling om 500 miljoner kronor för trimnings- och miljöåtgärder och 200 miljoner kronor för stadsmiljöavtal under 2022 som regeringen föreslog i budgetpropositionen.<sup>114</sup>

Innehållet i de olika posterna för utveckling av transportsystemet beskrivs närmare i kapitel 7. Fördelningen av medel har i hög utsträckning styrts av prioriteringen att fullfölja gällande plan, se avsnitt 1.6. Utökningen av medel till namngivna investeringar används i hög utsträckning för moderniseringar av järnvägen samt kostnadseffektiva trafiksäkerhetsinvesteringar. Förslaget innehåller också utökade medel till trimnings- och miljöåtgärder.

Enligt direktivet ska Trafikverkets förslag till nationell plan koordineras med och beakta den redovisning av prioriterade åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd krisberedskap som Trafikverket enligt regeringens uppdrag ska lämna senast den 30 november 2021.

Trafikverket förutsätter att anslagsposten civilt försvar inte ingår i den utvecklingsram som myndigheten har tilldelats inför arbetet med nationell plan. Skälet är att anslagsposten civilt försvar har bestämts i en annan beslutsprocess. Den föreslogs i den försvarspolitiska propositionen som antogs av riksdagen, och därefter följde ett regeringsbeslut. I det skedet beslutades hur mycket medel som samlat skulle gå till transportmyndigheterna under åren 2022–2025. Den slutliga fördelningen, det vill säga hur mycket respektive myndighet får, är ännu inte beslutad men i regeringens budgetproposition finns förslag till fördelning för åren 2022–2024. Medlen gäller således inte hela planperioden. Sammantaget tolkar Trafikverket detta som att anslagsposten civilt försvar ska tas från försvarsbudgeten och inte från utvecklingsanslaget i nationell plan. En utökad verksamhet inom området civil beredskap bör finansieras med en utökning av anslagsposten civilt försvar.

Trafikverket bedömer att det finns ett betydligt större behov av åtgärder för civil beredskap än vad som kan finansieras via föreslagen omfattning av anslagsposten civilt försvar. Idag finansierar Trafikverket åtgärder som bedöms bidra till området civil beredskap för i storleksordningen 250 miljoner kronor per år med medel från vidmakthållandeanslaget i nationell plan, vilket motsvarar 3 miljarder kronor under planperioden. Trafikverket föreslår fortsatt finansiering från den nationella planen i motsvarande omfattning under 2022–2033.

---

<sup>113</sup> Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen.

<sup>114</sup> Ibid

Försvarsmaktens behov av utvecklad infrastruktur är en viktig del när den militära förmågan ska höjas och totalförsvaret förstärkas. För den infrastruktur som Trafikverket förvaltar sker en dialog kring de behov av åtgärder som Försvarsmakten inkommer med. Trafikverket bistår med utredningar för att bland annat ta fram underlag i form av lösningar och kostnadsberäkningar för åtgärderna. Behovet av åtgärder i transportsystemet är stort och de åtgärder som i stort sett enbart Försvarsmakten har nytta av har Trafikverket inte möjlighet att finansiera.

Räntor och amorteringar omfattar de finansiella kostnaderna för Trafikverkets lån hos Riksgälden. Lånen avser finansiering av ett antal olika infrastrukturinvesteringar och återbetalas med anslag. Trafikverket har utgått ifrån de nya nivåerna åren 2022–2028 och för åren 2029–2033 enligt den långsiktiga jämviktsräntan.

Driftbidrag till icke statliga flygplatser beskrivs närmare i avsnitt 7.11.4.

## 11.2. Tillkommande medel utöver planeringsram

Planeringsramen om 799 miljarder kronor finansieras med anslag. Utöver detta tillkommer vissa medel. Med tillkommande medel avses huvudsakligen trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering. Det bör dock påpekas att intäktskällor som trängselskatt och infrastrukturavgifter helt och hållet är kopplade till några investeringar som har särskild finansieringslösning (exempelvis E4 Förbifart Stockholm och övriga investeringar inom Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska paketet och Skurubron) och därför inte kan intecknas för andra behov och brister i den nationella planen. På motsvarande sätt kan de banavgifter som anges i tabell 53 endast användas för att finansiera järnvägsunderhåll. Ytterligare information om banavgifter finns i avsnitt 6.2.8.

Tabell 53 Tillkommande finansiering utöver planeringsram åren 2022–2033. Miljoner kronor.

Tillkommande finansiering utöver planeringsram	Belopp i miljoner kronor
Banavgifter	26 900
Trängselskatteobjekt avgiftsintäkt (för produktion)	22 200
Trängselskatteobjekten lånedel (för produktion)	17 400
Infrastrukturavgift som återbetalar lån (Skurubron)	290
Medfinansiering	15 200
<b>Summa tillkommande medel</b>	<b>81 990</b>

### 11.2.1. Trängselskatt och infrastrukturavgift

Trängselskatt, som har införts i Stockholm och Göteborg, ska bidra till att minska trängseln och förbättra miljön i de båda storstäderna. Efter avdrag för drift och administration av systemen får intäkterna användas i enlighet med de avtal som tecknats. Avtalen omfattar åtgärdspaket där upplåning görs för att finansiera delar av genomförandet, som inte direkt kan finansieras med trängselskatt. Därefter betalas amorteringar och räntor med intäkterna från trängselskattesystemet. Intäkterna i Stockholm finansierar på detta sätt E4 Förbifart Stockholm tillsammans med medel som avsatts i den nationella planen, och ytterligare ett

tjugotal väginvesteringar i länet samt bidrag till tunnelbana enligt 2013 års Stockholmsförhandling och Sverigeförhandlingens storstadsavtal.

Västsvenska paketet är en likartad konstruktion, där tillskott från regionala och kommunala parter tillsammans med intäkterna från trängselskattesystemet finansierar överenskomna åtgärder upp till femtio procent. Paketet omfattar åtgärder i väg- och järnvägssystemet samt gatu- och kollektivtrafikanläggningar, bland annat Marieholmsbron, Västlänken och en del av Götaälvbron.

Investeringsbeloppet för statliga investeringar som finansieras med trängselskatt, lån och infrastrukturavgift beräknas uppgå till 40 miljarder kronor. Finansieringen av dessa investeringar, fördelat på finansieringskällor, framgår av tabell 54. I tabellen ingår inte drifts- och administrationskostnader för betalsystemen eller kapitalkostnader.

Tabell 54 Finansieringskällor för investeringar som till del ska finansieras av trängselskatt och infrastrukturavgifter åren 2022–2033. Prisnivå 2021. Miljoner kronor.

Objekt	Finansiering med trängselskatt, direktfinansiering	Lån som återbetalas med trängselskatt	Lån som återbetalas med infrastrukturavgift	Summa
Förfart Stockholm	1 682	14 253	0	15 935
Övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatt (inklusive tunnelbana)	16 189	1 427	0	17 616
Västsvenska paketet	4 296	1 716	0	6 012
Skurubron	0	0	286	286
<b>Summa</b>	<b>22 167</b>	<b>17 396</b>	<b>286</b>	<b>39 849</b>

Notering: Gällande övriga objekt i Stockholm: Fördyringen av tunnelbaneutbyggnaden är inkluderad.

#### 11.2.1.1. Lånebehov 2022–2033

Regeringen har i propositionen (2020/21:151) Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige föreslagit att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgift, ska uppgå till 52 miljarder kronor i 2021 års priser för perioden 2010–2033.

För åren 2022–2033 bedöms Trafikverkets lånebehov för vissa väg- och järnvägsinvesteringar som finansieras med trängselskatt eller infrastrukturavgifter uppgå till 18 miljarder kronor. Lånen tas upp via Riksgälden. Trafikverket bedömer att behovet av lån fördelas enligt tabell 55. Lånen används för att täcka produktionskostnader och kapitalkostnader. Lånen kommer att amorteras med framtida trängselskatter respektive infrastrukturavgifter.

Tabell 55 Lånebehov under planperioden 2022–2033. Prisnivå 2021. Miljoner kronor.

Objekt	Belopp
Förfart Stockholm samt övriga objekt i Stockholm som finansieras med trängselskatter	15 680
Västsvenska paketet	1 716
Skurubron	286
<b>Summa</b>	<b>17 682</b>

### 11.2.2. Medfinansiering

Medfinansiering innebär att en annan part, till exempel kommun eller företag, finansierar eller delfinansierar statlig infrastruktur. Totalt beräknas 15 miljarder kronor medfinansiera genomförande av åtgärder under åren 2022–2033. I det här sammanhanget räknas inte finansiering från regionala planer som medfinansiering. Medfinansiering genom bidrag från andra aktörer kan resultera i effektiva lösningar i transportsystemet och innebär ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande av infrastrukturobjekt. De transportpolitiska målen ska vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte. Medfinansiärens och samhällets nytta av åtgärden är en viktig utgångspunkt för att medfinansieringen kommer till stånd och bör också återspegla den andel medfinansiering som blir aktuell i det enskilda fallet. Möjlighet till medfinansiering och samverkan (inklusive annan parts finansiering av egen infrastruktur) kan förekomma i de fall då staten å ena sidan och kommuner och kommersiella intressen å andra sidan möts, vad gäller utveckling av noderna i transportsystemet och i tätbebyggda områden. Det handlar om att hitta effektiva lösningar som tillgodoser såväl behovet av trafik som önskemål om stadsutveckling och bebyggelse. Syftet med medfinansiering är att få ut ett högre värde av den samlade åtgärden än om var och en av finansiärerna agerade självständigt.

I Trafikverkets förslag ingår bland annat ett antal nya investeringar som förutsätter 100 procents medfinansiering (se vidare avsnitt 7.3.4).

### 11.2.3. Övriga medel

#### 11.2.3.1. Förskottering

Genom förskottering (lån) från kommuner, landsting eller enskilda kan byggandet av statlig infrastruktur tidigareläggas, om åtgärderna genomförs enligt den nationella planen för transportinfrastruktur och de regionala transportinfrastrukturplanerna. Under planperioden förväntas medfinansiering genom räntefria lån, så kallad förskottering, med cirka 3 miljarder kronor.

#### 11.2.3.2. Medel från EU

Utöver medel i den ekonomiska ramen för perioden 2022–2033 kan Trafikverket få bidrag från fonden för ett sammanhållet Europa (CEF), för projekt inom de transeuropeiska transportnäten. Detta under förutsättning att EU anordnar bidragsutlysningar, att Trafikverket har lämpliga projekt och att utlysningarnas kriterier kan uppfyllas av projekten. Det är i nuläget svårt att göra en bedömning av storleken av dessa bidrag, eftersom Trafikverket upprättar ansökningar i konkurrens med andra medlemsländers infrastrukturförvaltare.

Under de senaste åren har bidragen från CEF som Trafikverket kunnat tillgodoräkna sig uppgått till mellan cirka 100 och 400 miljoner kronor per år (år 2020: 150 miljoner kronor, år 2019: 114 miljoner kronor, år 2018: 104 miljoner kronor, år 2017: 215 miljoner kronor, år 2016: 383 miljoner kronor). Medlen har exempelvis avsett tunnelprojekten i Hallandsås, ERTMS, dubbelspår mellan Hallsberg och Motala (sträckan Stenkumla–Dunsjö) och Göteborgs hamnbana. Bidragen betalas ut till Riksgälden och tillförs Trafikverket genom ett särskilt anslag. Kommande medel är avsatt för bland annat Norrbotniabanan.

### 11.3. Osäkerheter i kostnader för genomförande av planen

Den nationella planen täcker en lång tidsperiod. Objekten som ingår i planen har kommit olika långt i planering och genomförande. Ny kunskap om till exempel geologiska förutsättningar tillkommer och omprövningar och avvägningar av innehåll i objekten behöver göras under resans gång. Det är en viktig anledning till att innehållet i den nationella planen normalt uppdateras vart fjärde år, och också behöver kunna omprövas om väsentlig ny kunskap framkommit.

I beräkningen och prioriteringen av vad ramen i planen för 2022–2033 bör användas till har uppdaterade kostnadsuppskattningar använts. Dessa kostnadsuppskattningar bör i praktiken ses som en representation av ett intervall för kostnaden för respektive objekt, intervall som är bredare ju tidigare i planeringen som ett objekt befinner sig. Trafikverket arbetar med uppföljning, kostnadskontroll och kostnadsstyrning för att så väl som möjligt kunna spegla den aktuella kunskapen om investeringsobjekten i samband med uppdateringar av den nationella planen och inför regeringens byggstartsbeslut.

Den slutliga kostnaden för objekten kan komma att påverkas av förändrade krav, lagar och regler och av marknadsförutsättningar såsom tillgång till olika insatsvaror och kompetens, som inte fullt ut är kända i dag. Trafikverket ser framför sig ett ökat behov av resurser och kompetens inom infrastrukturbranschen mot bakgrund av ökade insatser för vidmakthållande och investeringar och pågående teknikutveckling. Redan nu upplever många aktörer svårigheter att rekrytera rätt kompetens, detta gäller inte minst järnvägsbranschen. Företrädare för de olika trafikslagen uppger att attraktiviteten för branschen är relativt låg. Brist på kompetens innebär risker för utvecklingen mot ett hållbart samhälle och för möjligheterna att genomföra beslutade och planerade åtgärder i gällande planer. Nya innovativa lösningar behövs för att möta framtidens transportbehov inom hållbarhetens ramar. Trafikverket vill i detta sammanhang lyfta de förslag till åtgärder som återges i underlagsrapporten om kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen.<sup>115</sup>

Behov av och krav på snabbare klimatomställning kan också komma att leda till merkostnader. Kostnadsökningen är ökad materialkostnad för att få fossilfria material, främst cement/betong, stål, asfalt och drivmedel. Det finns stora osäkerheter i antaganden för merkostnader till följd av höjda reduktionskrav för utsläpp av växthusgaser i investeringsprojekt, men bedömningen är att merkostnaden för att nå fossilfrihet är högst för cement, följt av stål och asfalt.

Ekonomistyrningsverket (ESV) har på regeringens uppdrag gjort en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket, som redovisades till regeringen i sin helhet den 15 april 2021. Trafikverket har i åtgärdsplaneringen utgått från befintliga anslag, ändamål och struktur och avvaktar eventuella beslut från regering och riksdag om justeringar som föranleds av ESV:s uppdrag. Om ESV:s förslag i sin helhet skulle genomföras, kan det

---

<sup>115</sup> Trafikverket (2021), Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:220.

innebära förändringar även i den nationella planen och uppföljningen av densamma. Det kan bland annat påverka vilka utgifter som ska ligga inom respektive utanför planeringsramen samt kompletteringar av uppgifter kopplat till investeringsplanen.

# Litteraturförteckning

## Regeringsuppdrag

Uppdrag att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Dnr I2021/02468

Uppdrag att analysera och kvalitetssäkra införandet av signalsystemet ERTMS i det svenska järnvägssystemet. Dnr I2021/01105

Uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan. Dnr I2021/02073

Uppdrag att redovisa behovet av åtgärder för att utveckla krisberedskap och uppgifter vid höjd beredskap. Dnr I2021/01905

Uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur. Dnr I2021/01904

## Underlagsrapporter

Trafikverket (2021), Forskning och innovation – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:230

Trafikverket (2021), Kompetensförsörjning i infrastrukturbranschen – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:220

Trafikverket (2021), Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:227

Trafikverket (2021), Namngivna investeringar – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:224

Trafikverket (2021), Nya stambanor – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:187

Trafikverket (2021), Samhällsekonomiska analyser av vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:244

Trafikverket (2021), Trimmings- och miljöåtgärder – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:188

Trafikverket (2021), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033. Publikation 2021:226

## Trafikverkets styrande och vägledande dokument (TDOK)

Riktlinje med krav för kalkylarbetet i ÅVS/FU-skede, TDOK 2017:0532

Riktlinje med krav för kalkylarbetet i planläggnings-/planeringsskede, TDOK 2011:182

Handledning för fullständig osäkerhetsanalys enligt successivprincipen, TDOK 2011:185



## Övriga källor

Eliasson, J., Pyddoke, R., Swärdh, J-E. (2018) Distributional effects of taxes on car use, fuel, ownership and purchases. *Economics of Transportation* 15, 1–15

Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)

K2 (2021), Effekter av stadsmiljöavtalet – Utvärdering av försöksperioden 2015-2018, Working Paper 2021:10.

Proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter

Proposition 2017/18:179, En sammanhållen politik för Sveriges landsbygder – för ett Sverige som håller ihop

Proposition 2020/21:151, Framtidens infrastruktur hållbara investeringar i hela Sverige

Proposition 2021/22:1, Budgetpropositionen

SFS 2009:236, Förordning om en nationell plan för transportinfrastruktur.

SFS 2009:237, Förordning om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Trafikanalys (2016), Godstransporter i Sverige – en nulägesanalys. Rapport 2016:7

Trafikverket (2017), Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Remissversion 2017-08-31. Publikation 2018:058

Trafikverket (2020), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271

Trafikverket (2020), Inlandsbanans funktion i transportsystemet. Publikation 2020:121

Trafikverket (2020), Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037. Publikation 2020:186

Trafikverket (2020), Scenarier för att nå klimatmålet för inrikes transporter. Publikation 2020:080

Trafikverket (2021), Analys och kvalitetssäkring av införandet av ERTMS i det svenska järnvägssystemet – Slutredovisning. Publikation 2021:243.

Trafikverket (2021), Analysera förutsättningar och planera för utbyggnad av elvägar. Publikation 2021:013

Trafikverket (2021), Bristanalys Narvik-Luleå Bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder: slutrapport. Publikation 2021:143

Trafikverket (2021), Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029. Publikation 2020:271

Trafikverket (2021), Nya stambanor för höghastighetståg – Slutredovisning av uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg. Publikation 2021:025

Trafikverket (2021), Slutrapport Bristanalys Nedre Norrland: Utbyggnadsstrategi och förslag till utbyggnadsordning. Publikation 2021: 078

Trafikverket (2021), Slutrapport Övre Norrland, Skellefteå/Bastuträsk–Boden/Luleå: bristande kapacitet i järnvägssystemet, förslag på kapacitets- och kvalitetshöjande åtgärder. Publikation 2021:144

Trafikverket (2021), Tilläggsuppdrag hamnar. Publikation 2021:172

Trafikverket (2021), Underhållsplan 2021–2024. Publikation 2021:081

Trafikverket (2021), Åtgärder i transportinfrastrukturen för de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten. Publikation 2021:229

Bilaga 1, Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
<b>Vidmakthållande</b>						362 000	362 000	388 883	388 883						
	Väg	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande väg	149 900	149 900	149 900	149 900						
	Väg	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande större reinvestering väg (>300 mnkr)	12 600	12 600	12 600	12 600						
	Väg	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande bärighet	18 200	18 200	18 200	18 200						
	Väg	Hela Landet	Hela landet		Statlig medfinansiering av enskilda vägar	14 000	14 000	14 000	14 000						
	Järnväg	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande järnväg	134 900	134 900	161 783	161 783						
	Järnväg	Hela Landet	Hela landet		Vidmakthållande större reinvestering järnväg (>300 mnkr)	28 800	28 800	28 800	28 800						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Forskning och innovation inom vidmakthållande	3 600	3 600	3 600	3 600						
<b>Övrig verksamhet</b>						54 901	54 901	54 913	54 913						
	Väg	Hela Landet	Hela landet		Räntor och amortering för investering, väg	3 409	3 409	3 409	3 409						
	Järnväg	Hela Landet	Hela landet		Ränta, Avskrivning och Hyra, järnväg	22 263	22 263	22 263	22 263						
	Järnväg	Hela Landet	Hela landet		Bidrag till inlandsbanan & Öresundskonsortiet	6 248	6 248	6 248	6 248						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Planering och stöd (inkl. myndighetsutövning)	17 041	17 041	17 053	17 053						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Forskning och innovation utveckling	4 885	4 885	4 885	4 885						
	Lufftart	Hela Landet	Hela landet		Driftbidrag lcke statlig flygplatser (1)	1 056	1 056	1 056	1 056						
<b>Övriga investeringar</b>						51 000	51 000	54 002	54 002						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Kollektivtrafiksatsning (Stads miljövattal) (2)	9 000	9 000	9 000	9 000						
<b>varav övriga investeringar (&lt;100 mnkr)</b>						42 000	42 000	45 002	45 002						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Trimning / tillgänglighetsåtgärder	16 900	16 900	19 902	19 902						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Säkerhetsåtgärder	12 000	12 000	12 000	12 000						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Miljöåtgärder	13 100	13 100	13 100	13 100						
<b>Investeringar i regional plan</b>						42 026	42 026	51 006	51 006						
	Alla	Hela Landet	Hela landet		Regionala planer övriga	39 427	39 427	48 407	48 407						
	Väg	Skåne			Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar), samfinans	264	264	264	264						
	Järnväg	Skåne	Malmö närområde		Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2, samfinans	55	55	55	55						
	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde		Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer, samfinans	878	878	878	878						
	Järnväg	Stockholm			Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik, samfinans	957	957	957	957						
	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde		Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer, samfinans	59	59	59	59						
	Järnväg	Västra Götaland			Göteborg, Spårväg Bunnbo-Linné (Älvstranden, centrala delen), samf.	290	290	290	290						
	Väg	Västra Götaland			Göteborg, Citybuss Backastråket, samfinans	34	34	34	34						
	Väg	Västra Götaland			Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen), samfinans	62	62	62	62						
<b>Större investeringar i nationell plan (&gt;100 mnkr)</b>						289 073	620 071	371 344	784 201						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Avslutade namngivna järnvägsobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	-167	47 900	-151	56 136						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Statlig medfinansiering till regionala spårfordon	278	4 557	278	9 239						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Hela Landet	Hela landet	Avslutade namngivna vägobjekt med restarbete eller utbetalningar under planperiod	24	15 666	31	19 247						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS utveckling	1 789	5 552	1 789	5 599	25%	4 199	6 999			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Fjärrstyrning av järnväg	196	1 448	196	1 448						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Kraftförsörjning	3 878	7 598	3 878	7 674						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Hallsberg-Malmö/Göteborg, åtgärder för långa godståg	736	758	736	758						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Nationellt tågledningssystem	412	1 764	412	1 764						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Ny optoanläggning för ökad kapacitet i kommunikationsnät inkl. väglklassifisering	3 719	7 590	3 719	7 590						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Teletransmissionsanläggning	1 635	3 635	1 635	3 882	30%	2 717	5 046			
05-Pågående	Pågående	Väg	Hela Landet	Hela landet	Elvåg, pilotsträcka	544	600	544	600						
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	FRMCS (Järnvägskommunikationssystem) tunnel	451	451	451	451	30%	316	586			<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Förtätning av GSM-R (Järnvägskommunikationssystem)	759	759	759	759	30%	531	986			<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Införande av FRMCS (Järnvägskommunikationssystem)	2 163	4 191	2 163	4 191	30%	2 934	5 449			<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg, etapp 1	1 173	1 194	1 173	1 205	30%	843	1 566	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg, etapp 2	629	629	629	629	30%	440	818	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	LTS; Övrigt stornät, åtgärder för långa godståg, etapp 3	284	284	284	284	30%	198	369	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Lund-Göteborg-Öxnered, hastighetsh. 250 km/h på befintlig bana	712	1 198	712	1 198	30%	838	1 557	0,54	1 019	<a href="#">SEB.pdf</a>
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Stockholm-Skellefteå, hastighetsh. 250 km/h på befintlig bana	151	961	151	961	30%	673	1 250	0,73	1 147	<a href="#">SEB.pdf</a>
10-NTP nya kandidater	Utveckling	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS vidareutveckling	3 000	7 041	3 000	7 041	25%	5 281	8 802	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Väg	Blekinge	E22	E22 Lösen -Jämjö	779	851	779	851						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Blekinge	Blekinge kustbana	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning (Etapp1)	66	68	133	137	30%	96	178	0,70	138	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Blekinge	E22	E22 Ronneby Ö - Nätraby <sup>(5)</sup>	509	1 039	509	1 039	15%	887	1 192	2,15	3 031	
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Blekinge Kronoberg	Älmhult - Olofström	Sydostlänken (Älmhult-Olofström-Karlshamn), elektrifiering och ny bana	1 915	5 227	1 970	5 287	30%	3 701	6 874	< 0	-389	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Uppsala-Borlänge, hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet etapp 1	190	558	190	582						
05-Pågående	Pågående	Väg	Dalarna	E16	E16 Borlänge-Djurås	29	832	29	845						
05-Pågående	Pågående	Väg	Dalarna	E45/Rv70	E45/Rv70 genom Mora steg 1-3	93	219	156	371						
05-Pågående	Pågående	Väg	Dalarna	Rv 50	Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen	23	280	113	385						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Dalarna	Bergslagsbanan	Borlänge-Falun, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	170	175	170	175	30%	123	228	< 0	-33	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Dalarna	Dalabanan	Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid	225	272	225	273	30%	191	355	3,30	1 246	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Dalarna	E45	E45 Vattnäs-Trunna	378	403	378	403	20%	324	483	0,80	434	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Gävle hamn, järnvägsanslutning	301	517	301	588						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Gävleborg	Ostkustbanan	Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan, kapacitetshöjning <sup>(6)</sup>	684	7 237	684	7 326	13%	6 390	8 263			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Gävleborg	E4	E4 Kongberget-Gnarp <sup>(5)</sup>	1 504	2 103	1 504	2 103	15%	1 788	2 419			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Gävleborg Dalarna	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket, Kapacitetshöjande åtgärder	112	115	112	115	30%	81	150	< 0	-28	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	3 281	6 059	3 390	6 912						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Halmstad C/bangård <sup>(6)</sup>	526	730	713	922	30%	645	1 198			
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Halland	Västkustbanan	Väröbacka_station			153	153	30%	107	199			
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Halland	Markarydsbanan	Markarydsbanan/Knäred mötesspår	58	58	124	124	30%	87	162	9,18	1 218	<a href="#">SEB.pdf</a>

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK- idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för tra	Väg	Halland Skåne	Cykelled	Kattegattleden	6	69	6	189						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Jämtland	E45	E45 Rengsjön-Ålvros	208	245	208	245	18%	201	289	4,44	1 314	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Jämtland Västernorrland	Mittbanan	Ånge-Östersund, Kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder	183	185	183	185	30%	130	241	< 0	-26	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 Nässjö-Eksjö	339	380	339	380	10%	342	418	2,73	1 651	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 förbi Eksjö	280	296	311	327	15%	278	376	1,28	570	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2028-2033	Järnväg	Jönköping	Jönköping gbg - Vaggeryd	Värnamo – Jönköping/Nässjö, elektrifiering o höjd hast	1 981	2 267	2 528	2 818	30%	1 973	3 663	0,53	2 348	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Mullsjö - Slättäng	216	232	216	232	30%	162	301	3,02	1 566	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Jönköping	E4	E4 Trafikplats Ljungarum, genomgående körfält	673	677	803	807	12%	710	904	3,08	3 227	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Hedenstorp - Månseryd <sup>(5)</sup>	102	322	102	322	12%	283	361	1,59	769	
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Kalmar	E22	E22 Förbi Bergkvara	400	411	429	440	30%	308	572	0,74	466	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Kalmar	E22	E22 Gladhammar-Verkeback	342	349	342	349	27%	254	443	1,11	515	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Väg	Kronoberg	E4	E4 Ljungby- Toftanäs	244	1 050	244	1 050						
05-Pågående	Pågående	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Sjöatorp - Alvesta V (inkl trafikplats)	139	204	139	224						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Österleden i Växjö	270	303	362	395	6%	371	419	1,57	811	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Kronoberg	Södra Stambanan	Alvesta, triangelspår	139	295	139	295	30%	207	384	< 0	-60	<a href="#">SEB.pdf</a>
08-NTP nya kandidater från utpekade birst	2028-2033	Järnväg	Kronoberg	Kust till kustbanan	Räppe, ny station	37	37	102	102	30%	72	133	< 0	-323	<a href="#">SEB.pdf</a>
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Norrbotten	E10	E10 Kiruna inklusive Lv 870	0	1	0	854						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan, bangårdsförlängningar m.m.	435	1 307	435	1 314						
05-Pågående	Pågående	Väg	Norrbotten	E4	E4 Salmis - Haparanda	72	268	72	268						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Sjöfart	Norrbotten	763	Luleå hamn kapacitetsåtgärd farled	1 358	1 389	3 628	3 681	12%	3 247	4 116	1,40	5 459	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Norrbotten	E10	E10, Avvakko-Lappeasundo	594	652	594	652						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Norrbotten	E10	E10, Morjärv - Svartbyn	701	745	701	745	17%	618	871	< 0	-234	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Nattavaara bangårdsförlängning	223	233	223	233	16%	196	270	< 0	-148	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Sikträsk bangårdsförlängning	174	188	174	188	15%	160	215	< 0	-51	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Norrbotten	E10	E10 Kauppinen-Kiruna mötesseparering <sup>(5)</sup>	391	396	391	396	30%	277	514			
08-NTP nya kandidater från utpekade birst	2028-2033	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C flytt av personvagnsuppställning (etapp 1)	88	146	111	170	30%	119	221	< 0	-142	<a href="#">SEB.pdf</a>
08-NTP nya kandidater från utpekade birst	2028-2033	Järnväg	Norrbotten	Stambanan genom övre Norrland	Luleå C ombyggnad av personbangård (etapp 2)	106	337	106	337	30%	236	438	< 0	-127	<a href="#">SEB.pdf</a>
08-NTP nya kandidater från utpekade birst	2028-2033	Järnväg	Norrbotten	Malmbanan	Malmbanan Kiruna-Riksgränsen Stax 32.5 ton	243	405	243	405	30%	284	527	0,29	132	<a href="#">SEB.pdf</a>

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Malmbanan	Malmbanan Svappavaara-Kiruna Stax 32.5 ton	150	250	150	250	30%	175	325	0,01	4	<a href="#">SEB.pdf</a>
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Norrbottenbanan	Norrbottenbanan Skellefteå - Luleå ny järnväg <sup>(5)</sup>	3 000	23 269	3 000	23 269	16%	19 546	26 992			
08-NTP nya kandidater från utpekade brist	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Stambanan genom övre Norrland	SgöN Sävastklinten-Norra Sunderbyn ny mötesstation och partiellt dubbelspår	171	286	171	286	30%	200	371	< 0	-210	<a href="#">SEB.pdf</a>
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Norrbottnen	Malmbanan	Kiruna ny järnvägsstation, alt Väst till nya centrum			1 352	1 371	15%	1 165	1 577	< 0	-1 072	<a href="#">SEB.pdf</a>
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	Malmö Fosiemy-Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation mm	86	465	86	694						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne	Västskystbanan	Tunneln genom Hallandsås	10	11 682	10	11 682						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Skåne	E22	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	0	1 175	0	1 175						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Åstorp-Hässleholm, 160 km/tim	11	54	11	54						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår	349	3 711	510	4 199						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Kapacitetsåtgärder i Skåne	82	484	156	684						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Lund (Högevall) - Flackarp, fyrspar	505	1 136	576	1 274						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Västskystbanan	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romaressväg)	1 523	2 417	1 594	2 906						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur	85	202	85	219						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan	Åstorp-Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan	25	706	35	1 085						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Ideon	311	338	359	393	11%	350	436	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Skåne	E22	E22 Trafikplats Lund S	367	393	367	393	11%	350	436	1,81	929	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Väg	Skåne	E22	E22 Fjälkinge-Gualöv	504	554	504	554	12%	485	623	4,14	3 472	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Skåne	E65	E65 Svedala-Böringe	462	499	462	499	10%	447	551	1,40	1 003	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne	Skånebanan	Hässleholm-Helsingborg, förlängt mötespår och höjd hastighet	859	862	1 039	1 043	30%	730	1 355	< 0	-440	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne	Södra Stambanan	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58	393	398	393	398	30%	279	518	< 0	-161	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne	Västskystbanan	Maria - Helsingborg C, dubbelspår <sup>(5)</sup>	898	4 092	898	4 692	30%	3 284	6 100	< 0	-2 842	
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne	Södra stambanan, Kust till kustbanan, Skånebanan, Blekingekustbana, Markarydbanan	Pågatåg Nordost	110	446	110	752						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	Alvik-Ulvsunda-Solna station, snabbspårväg (statlig medfinansiering)	285	689	285	2 716						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E18	E18 Statlig följdinvestering, Arninge hållplats	9	251	10	436						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E20	E20 Norra Länken	119	7 834	121	8 856						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Stockholm	E4	E4 Tomtebodavägen södra	9	644	46	3 333						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Barkarby bytespunkt med anslutning till tunnelbana	182	218	324	459						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Kollektivtrafik Stockholm, tunnelbaneutbyggnad (statlig medfinansiering)	2 764	4 924	22 991	33 649						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	Roslagsbanan, dubbelspår etapp 1+2 (statlig medfinansiering)	426	510	426	3 680						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan	241	1 036	241	1 036						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Mälardalen	Tomtebodavägen, ökad kapacitet	13 248	23 106	15 269	25 489						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	TVärsparväg Ost/Saltsjöbanan (statlig medfinansiering)	210	370	429	749						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm	E18	E18 Danderyd-Arninge	67	355	67	355						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm	E4	E4 Förbifart Stockholm	883	7 385	16 838	41 668						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Tomtebodavägen, ITS	37	103	65	236						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Årstaberget-Flemingsberg, signalåtgärder optimering	234	274	234	275				1,06	353	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Stockholm	E4/Lv 259	E4/Lv 259 Tvärförbindelse Södertörn	13 338	14 613	14 331	15 788	17%	13 104	18 472	0,44	11 399	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Stockholm	Stockholm övrigt	Hagalund, bangårdsombyggnad	192	344	192	349	30%	244	454	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Stockholm	Västra stambanan	Västra stambanan, Flemingsberg-Järna, upprustning tunnlar	194	199	194	199	30%	139	258	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Sjöfart	Stockholm	511	Farled Södertälje-Landsort	220	238	270	311	18%	255	367	1,03	400	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Hallunda-Värby, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	2 399	2 547	2 399	2 547	19%	2 063	3 031	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Stockholm	E4/E20	E4/E20 Södertäljebron, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	580	609	580	609	19%	493	724	0,82	754	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Stockholm	E4/E18	E4/E18 Hjulsta-Jakobsberg, Kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	682	759	682	759	11%	675	842	2,08	3 155	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Stockholm	E4	Essingeleden, riskreducerande åtgärder upprättande av ledverk	262	265	262	265	30%	186	345	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
08-NTP nya kandidater från utpekade birst	Utredning	Järnväg	Stockholm	Mälardalen	Stockholm C och Tomtebodavägen, kapacitet mm	280	280	280	280	19%	228	332	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Sjöfart	Södermanland	901	Södertälje Sluss, Mälaren	2 848	4 499	2 858	4 990						
05-Pågående	Pågående	Väg	Södermanland	Rv 56	Rv 56 Katrineholm - Bie	123	165	123	173						
05-Pågående	Pågående	Väg	Södermanland	Rv 56	Väg 56 Bie- St Sundby (Alberga), Råta linjen	452	549	452	549						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	Högsjö västra, förbigångsspår	227	248	227	248	13%	216	280	0,54	210	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Södermanland	Västra stambanan	Katrineholm, förbigångsspår	240	256	240	256	17%	212	300	< 0	-5	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Uppsala, Plankorsningar	346	482	474	613	10%	550	675	< 0	-599	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Uppsala	Dalabanan	Heby Mötespår	156	165	156	165	30%	116	215	1,80	410	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Uppsala	Ostkustbanan	Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala - länsgräns Uppsala/Stockholm) <sup>(5)</sup>	2 279	12 891	2 279	13 347	30%	9 343	17 351	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Väg	Uppsala Västmanland	Rv 56	Rv 56 Sala - Heby 2+1	189	206	247	264	17%	220	309	1,38	600	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Värmland	Värmlandsbanan	Laxå - Arvika, ökad kapacitet	404	767	404	783						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Värmland	E45	E45 Säffle - Valnäs <sup>(5)</sup>	652	688	652	689	19%	558	819			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Värmland Örebro	Värmlandsbanan	Kil-Laxå, mötesstationer	152	465	178	494						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Västerbotten	E4	E4 Djäkneboda-Bygdeå	6	282	6	282						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västerbotten	Norrbottenbanan	Norrbottenbanan Umeå-Dåva ny järnväg	1 018	1 555	1 072	1 689						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västerbotten	E4	E4 Sikeå-Gumboda mötesseparering	293	350	293	355						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västerbotten	E4/E12	E4/E12 Umeå	-105	2 419	145	2 696						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västerbotten	Norrbottenbanan	Norrbottenbanan (Umeå) Dåva-Skellefteå ny järnväg	10 250	15 467	10 283	15 748	14%	13 543	17 953	< 0	-16 627	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Västerbotten	E4	E4 Gumboda-Grimsmark mötesseparering	489	521	489	527	17%	437	617	0,45	338	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Västerbotten	E4	E4 Broånge-Daglösten mötesseparering <sup>(5)</sup>	375	391	375	395	20%	318	473			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Väg	Västerbotten	E4	E4 Daglösten-Ljusvattnet mötesseparering <sup>(5)</sup>	325	329	325	329	30%	231	428			
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Väg	Västerbotten	E4	E4 förbifart Skellefteå	471	1 429	471	1 429	30%	1 000	1 857	0,98	1 877	<a href="#">SEB.pdf</a>
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Sundsvall, resecentrum, statlig medfinansiering	12	71	23	169						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Västernorrland	E14	E14, Sundsvall-Blåberget	5	482	5	607						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln m.m.	299	1 125	301	1 191						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västernorrland	E4	E4 Sundsvall	105	3 710	172	5 313						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västernorrland	Ostkustbanan	Sundsvall C-Dingersjö, dubbelspårsutbyggnad	2 644	2 744	2 644	2 744	12%	2 406	3 081	< 0	-2 167	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västernorrland		Sundsvall resecentrum, tillgänglighet och plattformar m.m.	908	996	908	996	30%	697	1 294	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Västernorrland	Ådalsbanan	Ådalsbanan, Västerasby vändslinga	67	67	122	122	30%	85	159	< 0	-210	<a href="#">SEB.pdf</a>
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Väg	Västernorrland	E14	E14 Blåberget-Matfors	364	377	364	381	14%	327	436	1,02	550	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västernorrland Jämtland	Mittbanan	Sundsvall-Ånge, kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder - inkl säkerhetshöjande åtg	343	344	343	345	30%	241	448	< 0	-189	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Väg	Västmanland	Rv 56	Rv 56 Kvikksund-Västjädra	87	288	87	288						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västmanland	E18	E18 Köping-Västjädra, kapacitetsbrister	1 211	1 388	1 211	1 388						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Alingsås - Vårgårda	9	977	9	1 157						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	1 158	3 476	1 158	3 823						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Olskroken, Planskildhet	1 288	4 349	1 288	4 349						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Västra Stambanan	Västra stambanan, Göteborg-Skövde, kapacitetsförstärkning.	809	2 376	809	2 380						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet järnväg	5 905	12 918	9 233	26 381						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Skara	-3	172	82	467						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Vårgårda	50	94	134	280						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Tollered-Alingsås	25	688	25	688						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Vårgårda - Vara	649	949	649	1 209						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E6	E6.20 Hisingsleden, Södra delen	580	972	664	1 176						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	E6	E6.21 Göteborgs hamn/Lundbyleden	1 120	1 576	1 936	2 501						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland	Göteborgs närområde	Västsvenska paketet väg	2 966	8 746	6 048	16 197						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Västra Götaland	E45	E45 Tösse-Åmål	258	266	258	267	14%	230	304	1,41	472	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Förbi Mariestad	1 785	1 866	1 811	1 892	11%	1 684	2 100	0,32	834	<a href="#">SEB.pdf</a>
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Västra Götaland	E20	E20 Götene - Mariestad	522	587	1 309	1 373	17%	1 140	1 607	0,39	790	<a href="#">SEB.pdf</a>



Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Göteborg och Västsverige Omloppsnära uppställningsspår <sup>(5)</sup>	1 528	1 610	1 528	1 610	16%	1 354	1 866			
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Sjöfart	Västra Götaland	161	Farleden i Göteborgs hamn, Kapacitetsåtgärd farled	1 077	1 103	2 180	2 207	20%	1 765	2 648	0,62	1 793	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Västra Götaland	Norge/Vänerbanan med Nordlänken	Norge-Vänerbanan, vändspår i Älvängen	198	200	198	200	30%	140	260	4,74	1 316	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Västra Götaland	Västra stambanan	Västra stambanan Laxå-Alingsås högre kapacitet	490	796	490	796	30%	557	1 035	4,41	4 933	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Sjöfart	Västra Götaland	955	Vänersjöfarten, Trollhätte kanal/Göta älv <sup>(5)</sup>	5 000	5 395	5 000	5 416	19%	4 387	6 445			
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Väg	Västra Götaland	E45	Järnvägen med överdäckning av E45			261	263	30%	184	342			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Dunsjö-Jakobshyttan, dubbelspår	303	561	303	561						
07-Ej bundna namngivna	2022-2024	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Hallsberg – Åsbro, dubbelspår	4 431	4 822	4 431	4 822	10%	4 340	5 304	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Örebro	Västra stambanan	Laxå, bangårdsombyggnad	332	341	332	342	30%	239	444	0,60	273	<a href="#">SEB.pdf</a>
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Örebro	Godsstråket genom Bergslagen	Frövi bangårdsombyggnad	105	109	136	141	30%	99	183	-	-	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Örebro Gävleborg Dalarna Västmanland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation	598	953	598	953						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Örebro Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Hallsberg-Degerön, dubbelspår, etapp 1	124	2 066	124	2 067						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Väg	Örebro Östergötland	Rv 50	Rv 50 Medevi-Brattebro (inkl Nykyrka)	706	746	706	746	14%	644	847	2,23	2 486	<a href="#">SEB.pdf</a>
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Östergötland	Godsstråket genom Bergslagen	Godsstråket Jakobshyttan-Degerön, dubbelspår	612	865	612	865						
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Väg	Östergötland	E22	E22 Förbi Söderköping	1 456	1 525	1 496	1 564	26%	1 158	1 971	2,36	4 931	<a href="#">SEB.pdf</a>
				<b>varav</b>											
				<b>- Nya stambaneetapper</b>		<b>104 000</b>	<b>165 964</b>	<b>104 000</b>	<b>166 006</b>						
10-NTP nya kandidater	Utredning	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	Nya stambanor, utredning för kvarstående etapper	3 000	3 000	3 000	3 000						
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Skåne		Hässleholm-Lund, del av nya stambanor <sup>(5)</sup>	15 900	28 070	15 900	28 070	22%	21 895	34 245			
07-Ej bundna namngivna	2028-2033	Järnväg	Västra Götaland	Kust till kustbanan	Göteborg-Borås, del av nya stambanor <sup>(5)</sup>	17 300	43 531	17 300	43 572	17%	36 165	50 979			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Östergötland	Ostlänken	Ostlänken nytt dubbelspår Järna-Linköping, del av nya stambanor	67 800	91 363	67 800	91 364	17%	75 832	106 896			
				<b>- ERTMS införande</b>		<b>25 986</b>	<b>50 915</b>	<b>25 986</b>	<b>50 915</b>						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Hallsberg Norrköping	4 586	8 835	4 586	8 835						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Malmö	7 415	10 790	7 415	10 790						
07-Ej bundna namngivna	2025-2027	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Göteborg <sup>(5)</sup>	1 734	8 661	1 734	8 661	15%	7 362	9 960			
10-NTP nya kandidater	2025-2027	Järnväg	Hela Landet	Hela landet	ERTMS, TC Stockholm Gävle <sup>(5)</sup>	4 796	11 655	4 796	11 655	15%	9 907	13 403			
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Norrbotten	Malmabanen	ERTMS, Nord, Malmabanen	3 315	5 258	3 315	5 258						
10-NTP nya kandidater	2025-2027	Järnväg	Norrbotten	Hela landet	ERTMS, TC Boden Ånge <sup>(5)</sup>	4 140	5 716	4 140	5 716	15%	4 859	6 573			
				<b>- Storstadsförhandling</b>		<b>7 850</b>	<b>11 493</b>	<b>32 870</b>	<b>41 062</b>						
04-Avslut med smärre reståtgärder/kostnader	Öppet för trafik	Järnväg	Skåne		Spårväg Lund C - ESS		79		781						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Helsingborg cykelobjekt	66	75	141	292						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Helsingborg, Kollektivtrafik	137	189	311	374						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Lund cykelobjekt (cykelbanor och cykelgarage)	43	44	43	167						
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Malmö cykelobjekt	149	155	594	619						

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansierings utöver planeringsram		Osäkerhets-intervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
05-Pågående	Pågående	Väg	Skåne		Malmö, Stadsbusslinje (EL-MEX- och EL-bussar)	904	1 442	3 014	3 449						
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Järnväg	Skåne	Godsstråket genom Skåne	Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2	62	97	192	215						
05-Pågående	Pågående	Järnväg	Stockholm		Hagalund, tunnelbanestation	127	214	557	1 256						
05-Pågående	Pågående	Väg	Stockholm		Stockholm, cykelobjekt	115	129	352	507						
06-Bundna Namngivna	2025-2027	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Älvsjö-Fridhemsplan, tunnelbana och nya stationer	3 245	3 990	13 054	13 641						
06-Bundna Namngivna	2028-2033	Järnväg	Stockholm	Stockholms närområde	Roslagsbanan till City, förlängning och nya stationer	162	1 590	4 690	7 687						
06-Bundna Namngivna	2028-2033	Järnväg	Stockholm		Stockholm, Spårväg syd, kapacitetsutökning för kollektivtrafik	875	1 001	4 244	4 547						
05-Pågående	Pågående	Väg	Västra Götaland		Göteborg cykelobjekt	63	65	196	257						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Backa-stråket	130	180	399	431						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Väg	Västra Götaland		Göteborg, Citybuss Norra Älvstranden (västra delen)	256	316	707	757						
06-Bundna Namngivna	2022-2024	Järnväg	Västra Götaland		Göteborg, Spårväg Bunnbo-Linné (Norra Älvstranden, centrala delen)	1 516	1 928	4 375	6 080						
<b>- Öresundsförbindelsen kapacitet</b>								1 194	1 194						
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Malmö bangård, planskild spårkorsning			643	643						
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Malmö C - Östervärn, dubbelspår			328	328						
10-NTP nya kandidater	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Malmö C, fler plattformsspår			148	148						
14-NTP nya kandidater trimning>50 mnkr	2028-2033	Järnväg	Skåne	Malmö närområde	Svägertorp, förlängning av förbigångsspår <sup>(3)</sup>			75	75						
<b>Summa Planeringsram</b>						799 000	1 129 998	920 149	1 333 006						
<b>Större investeringar som övervägts som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent</b>						14 608	14 675	15 326	15 400						
		Väg	Dalarna	Rv 71	E 16/66 Förbi Yttermalung	446	457	446	457	24%	349	564	0,05	30	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Dalarna	E16	E16 Lönnemossa - Klingvägen, mötesseparering	107	107	107	107	30%	75	139	1,09	148	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Dalarna	Rv 50	RV 50 Förbi Grängesberg	189	191	189	196	12%	173	219	0,09	23	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Gävleborg	Rv 56	Väg 56 Hedesunda-Valbo/Gävle, Råta linjen	1 106	1 120	1 106	1 120	17%	934	1 307	0,61	949	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Halland	Rv 26	Väg 26 Halmstad - Oskarström, 2+1-väg	376	376	376	376	30%	263	489	1,82	894	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Jämtland	E14	E14 Lockne - Optand/Förbi Brunflo	725	743	725	743	14%	638	847	< 0	-509	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Jönköping	E4	E4 Trafikplats Ekshagen	228	228	228	228	30%	160	296	5,89	1 741	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Jönköping	Rv 26	Rv 26 Smålandsstenar - Gislaved	274	274	274	274	30%	192	356	1,74	796	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Jönköping	Rv 40	Rv 40 Skogslid - Haga	1 432	1 432	1 432	1 432	30%	1 003	1 862	0,43	840	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Kalmar	Rv 26	E22 Genom Mönsterås	376	376	434	434	30%	304	564	1,64	955	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Kalmar	Rv 25	Rv 25 Nybro, trafikplats Glasporten	80	80	120	120	30%	84	156	3,67	579	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Kalmar	Rv 40	Rv 40 Toverum - Hyttan	486	486	486	486	30%	340	632	0,14	104	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Förbi Lessebo	438	438	438	438	30%	307	570	0,36	225	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Kronoberg	Rv 25	Rv 25 Norrleden i Växjö inkl. trafikplats	330	330	370	370	30%	259	482	0,33	182	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Norrboten	E10	E10 Mertainen-Kauppinen mötesseparering	600	600	600	600	30%	420	780	< 0	-87	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Skåne	E6	E6 Trafikplats Alnarp - Trafikplats Lomma, additionskörfält	349	349	349	349	30%	245	454	1,40	636	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Stockholm	E4	E4 trafikplats Glädjen - trafikplats Rotebro, ITS	144	144	144	144	30%	101	187	6,24	2 105	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Stockholm	E4	E4 trafikplats Häggvik- trafikplats Rotebro, kapacitetsförstärkning till följd av Förbifart Stockholm	206	220	206	220	21%	174	266	6,02	1 429	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Södermanland	E20	E20 Trafikplats Gröndal - Eskilstuna 2+2	542	542	542	542	30%	380	705	6,15	4 433	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Sjöfart	Uppsala	Mälaren/Rv 55	Hjulsta ny- eller ombyggnad av bro <sup>(4)</sup>	787	787	787	787	24%	598	976	0,41	340	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Värmland	E18	E18 Valnäs-riksgränsen, deletapp Bäckevarv - Årjang, ombyggnad till 2+1	553	553	553	553	30%	387	719	< 0	-14	<a href="#">SEB.pdf</a>

Belopp i mnkr - Fastpris 202102 från år 2022

Kategori	Planerad byggstart	Trafikslag	Län	Järnvägsstråk / Vägnummer / Farled	Objekt	Kostnad Nationell plan		Total objektkostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram		Osäkerhetsintervall			NNK-idu	NNV	Länkar SEB
						2022-2033	Total	2022-2033	Total	Osäkerhet STD AVV (+/- %)	Min (15% sannolikhet)	Max (85% sannolikhet)			
		Väg	Värmland	E18	E18 Valnäs-riksgränsen, deletapp Töcksfors – Bäckevarv, ombyggnad till 2+1	773	773	773	773	30%	541	1 005	0,54	582	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Västerbotten	E12	E12 Kulla-Norrfors mötesseparering	407	407	407	407	30%	285	530	0,60	339	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Västerbotten	E4	E4 Grimsmark-Broånge mötesseparering	426	426	426	426	30%	298	554	0,03	19	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Västerbotten	E4	E4 Ljusvattnet-Yttervik mötesseparering	345	345	345	345	30%	241	448	0,50	243	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Västernorrland	E4	E4 Förbi Örnsköldsvik	2 027	2 034	2 607	2 617	15%	2 234	3 000	0,44	1 500	<a href="#">SEB.pdf</a>
		Väg	Västra Götaland	E45	E45 Vänersborg - Mellerud, deletapp Liden – Frändefors, ombyggnad 2+1	855	855	855	855	30%	599	1 112	1,35	1 503	<a href="#">SEB.pdf</a>

(1): I redovisade driftbidrag till icke statliga flygplatser ingår även beredskapsflygplatser och flygtrafikjämster

(2): Kollektivtrafiksatsning (Stadsmiljöavtal) avser åren 2022-2030

(3): Åtgärden har totalkostnad under 100 miljoner kronor och går mot trimningsåtgärd

(4): Alternativ finansiering ska utredas.

(5) Översyn av några objektets totalkostnad, NNK och NNV liksom samhällsekonomiska effekter pågår. Uppgifterna kompletteras senare



## **KS § Svar på medborgarförslag om att anlägga en park vid Östra klockstapeln**

**Diarienummer:** KK19/712

Rubricerat medborgarförslag väcktes i kommunfullmäktige 2020-02-11. Förslagsställaren föreslår att Nyköpings kommun anlägger en park vid Östra klockstapeln och österut mot gångvägen mellan Stackebergsvägen och Bergsgränd. Förslagsställaren belyser även möjligheten att anlägga något med porlande vatten i slutningen. Förslaget motiveras av att det är ett fint område som avsevärt kunder förskönas av föreslagna åtgärder.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgare använder demokratiska kanaler för att komma med förslag och synpunkter rörande kommunen. I linje med förslaget intention är det Nyköpings kommuns ambition att erbjuda livskvalitet med trivsamma och nära boendemiljöer i livets alla skeden.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden konstaterar i sitt yttrande i ärendet att området som förslagsställaren vill utveckla idag är en naturyta med berg i dagen, trädunge och gräsyta. Det innebär att området idag ger ett flertal möjligheter för olika besök och vistelser. Att utveckla området till en mer iordningställd park med de resurser som skulle tas i anspråk ser nämnden inte som motiverat eftersom det redan idag finns flera möjligheter att använda området. Mot ovan bakgrund föreslås därför kommunstyrelsen besluta att avslå medborgarförslaget.

### **Prövning av barnets bästa**

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) att** därmed anse medborgarförslaget besvarat.

### **Beslutet skickas till:**

Kommunfullmäktige för anmälan

Förslagsställaren

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen

## Svar på medborgarförslag om att anlägga en park vid Östra klockstapeln

### Bakgrund

Rubricerat medborgarförslag väcktes i kommunfullmäktige 2020-02-11. Förslagsställaren föreslår att Nyköpings kommun anlägger en park vid Östra klockstapeln och österut mot gångvägen mellan Stackebergsvägen och Bergsgränd. Förslagsställaren belyser även möjligheten att anlägga något med porlande vatten i sluttningen. Förslaget motiveras av att det är ett fint område som avsevärt kunder förskönas av föreslagna åtgärder.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgare använder demokratiska kanaler för att komma med förslag och synpunkter rörande kommunen. I linje med förslaget intention är det Nyköpings kommuns ambition att erbjuda livskvalitet med trivsamma och nära boendemiljöer i livets alla skeden.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden konstaterar i sitt yttrande i ärendet att området som förslagsställaren vill utveckla idag är en naturyta med berg i dagen, trädunge och gräsyta. Det innebär att området idag ger ett flertal möjligheter för olika besök och vistelser. Att utveckla området till en mer iordningställd park med de resurser som skulle tas i anspråk ser nämnden inte som motiverat eftersom det redan idag finns flera möjligheter att använda området. Mot ovan bakgrund föreslås därför kommunstyrelsen besluta att avslå medborgarförslaget.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

## Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) **att** anse medborgarförslaget besvarat.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Förslagsställaren

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kommunfullmäktige för kännedom

**Från:** [redacted]@gmail.se  
**Till:** [Nyköpings Kommun](mailto:Nyköpings.Kommun)  
**Ärende:** Medborgarförslag  
**Datum:** den 12 november 2019 13:20:10

---

Jag föreslår att Nyköpings kommun beslutar att... : .....det anläggs en park vid östra klockstapel och österut mot gångvägen som går mellan Stackebergsvägen och Bergsgränd. Finns även möjlighet att anlägga något med porlande vatten i sluttningen.

Motivering : fint område som avsevärt kunde förskönas av detta.

Namn : [redacted]

Adress : [redacted]

Postnr : 61134

Telefon : [redacted]

E-post : [redacted]56@gmail.se

Ort och datum : Nyköping 20191112



MSN § 115

Dnr MSN20/65

**Yttrande avseende medborgarförslag att anlägga en park vid Östra Klockstapeln (KK19/712)**

Förslagsställaren föreslår att kommunen beslutar att det anläggs en park vid Östra klockstapeln. Det är idag ett fint område som kunde förskönas av detta.

Området som förslagsställaren vill utveckla är idag en naturyta med berg i dagen, trädunge och gräsyta. Området ger idag flera möjligheter för besök och vistelse. Att utveckla området till en mer iordningsställd park med de resurser som skulle tas i anspråk ser vi inte som motiverat eftersom det redan idag finns möjligheter att använda området.

Med stöd av ovanstående föreslår nämnden att medborgarförslaget avslås.

**Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar**

**att** anta tjänsteskrivelsen daterad 2020-08-24 som nämndens yttrande på medborgarförslaget

**Beslut till:**

Kommunstyrelsen (KK19/172)

---

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Plats och tid Stadshuset, sal A, tisdag 29 september 2020, kl. 14:00-14:48

Ledamöter och ersättare	<p><b>Beslutande</b>                  Carl-Åke Andersson (S), ordf                  Kjell Johansson (C), 1:e vice ordf                  Tommy Jonsson (M), 2:e vice ordf                  Sören Viking (S)                  Elisabeth Sjödellius (S)                  Gunnar Åsell (MP)                  Patrik Ivarsson (L)                  Peter Engström (SD)                  Lars Nordquist (S) tj. ers                  Karin Eriksson (M) tj. ers                  Lars-Göran Göransson (KD) tj. ers</p>	<p><b>Ersättare</b>                  Vakant efter Lena Ödén (S)                  Kjell Strömlind (S)                  Kaj Nilsson (M)                  Tomas Edenius (SD)</p>
-------------------------	--	---

Övriga deltagare Planarkitekt Sara Rangensjö, planarkitekt Sofia Berqvist, plan- och naturchef Maria Ljungblom, samhällsbyggnadschef Anna Selander, bygglovchef Anna Hesselgren, tillsynshandläggare Sara Ekinge, planarkitekt Sofia Buhrgard, bygglovarkitekt Sara Ahlstrand, byggnadsinspektör Helena Malmström, planarkitekt Victoria Alstäde, byggnadsinspektör Susan Lehtinen, byggnadsinspektör Stephanie Strömberg (§§ 100-111), sakkunnig Jonas Andersson, miljöchef Per Berggren, LIA Anna Olasdotter

Underskrifter	Sekreterare ..... Johanna Sterner  Ordförande ..... Carl-Åke Andersson  Justerande ..... Tommy Jonsson	Paragrafer 100–120
---------------	---	--------------------

**ANSLAG/BEVIS**

Protokollet har justerats och justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla

Organ	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	2020-09-29	Sista dag för överklagande	2020-10-26
Anslag uppsatt den	2020-10-05	Datum för anslags nedtagande	2020-10-27
Protokollet förvaras hos	Samhällsbyggnad		
Underskrift	..... Johanna Sterner		

Utdragsbestyrkande

## **KS § Svar på medborgarförslag om att bygga farthinder längs Frödingegatan och att ta bort parkeringsförbudet**

**Diarienummer:** KK20/231

Rubricerat medborgarförslag väcktes i kommunfullmäktige 2020-04-14. Förslagsställaren anför att Nyköpings kommun bör bygga väghinder exempelvis bulor längs med Frödingegatan i Nyköping samt ta bort stoppförbudsskylten längst med ena sidan av samma gata så boende kan parkera där. Detta motiveras med att det kommer leda till minskad hastighet från bilförarna vilket skapar en säkrare närområdesmiljö för dem som bor i området, speciellt barnen då det också finns en skola i närheten och det är en vältrafikerad gata.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgarna använder de demokratiska kanaler som finns för att uttrycka förslag och åsikter till kommunen. Att ha en säker närområdesmiljö för medborgarna kring deras boenden och vardagliga rörelsemönster är väldigt viktigt för kommunen.

Miljö och samhällsbyggnadsnämnden har yttrat sig över förslaget och konstaterar att Frödingegatan är en relativt kort gata där körbanan är avskild från gångbanan med trädplanteringar på båda sidor. Att anlägga farthinder är inte motiverat ur säkerhetssynpunkt med anledning av avståndet mellan gångväg och körbana.

Parkeringsförbudet uppkom på grund av att det var mycket svårt att ta sig fram på gatan med parkerade bilar på båda sidor. Att införa parkering på båda sidor skulle återigen skapa en svår trafiksituation ur framkomlighetssynpunkt.

Med stöd av ovan bakgrund föreslår kommunledningskansliet att medborgarförslaget avslås.

### **Prövning av barnets bästa**

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) att** därmed anse det besvarat.

### **Beslutet skickas till:**

Kommunfullmäktige för anmälan

Förslagsställaren

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kommunstyrelsen

## **Svar på medborgarförslag om att bygga farthinder längs Frödingegatan och att ta bort parkeringsförbudet**

### **Bakgrund**

Rubricerat medborgarförslag väcktes i kommunfullmäktige 2020-04-14. Förslagsställaren anför att Nyköpings kommun bör bygga väghinder exempelvis bulor längs med Frödingegatan i Nyköping samt ta bort stoppförbudsskylten längst med ena sidan av samma gata så boende kan parkera där. Detta motiveras med att det kommer leda till minskad hastighet från bilförarna vilket skapar en säkrare närområdesmiljö för dem som bor i området, speciellt barnen då det också finns en skola i närheten och det är en vältrafikerad gata.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgarna använder de demokratiska kanaler som finns för att uttrycka förslag och åsikter till kommunen. Att ha en säker närområdesmiljö för medborgarna kring deras boenden och vardagliga rörelsemönster är väldigt viktigt för kommunen.

Miljö och samhällsbyggnadsnämnden har yttrat sig över förslaget och konstaterar att Frödingegatan är en relativt kort gata där körbanan är avskild från gångbanan med trädplanteringar på båda sidor. Att anlägga farthinder är inte motiverat ur säkerhetssynpunkt med anledning av avståndet mellan gångväg och körbana.

Parkeringsförbudet uppkom på grund av att det var mycket svårt att ta sig fram på gatan med parkerade bilar på båda sidor. Att införa parkering på båda sidor skulle återigen skapa en svår trafiksituation ur framkomlighetssynpunkt.

Med stöd av ovan bakgrund föreslår kommunledningskansliet att medborgarförslaget avslås.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) **att** anse medborgarförslaget besvarat.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27


Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Förslagsställaren

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Kommunfullmäktige för kännedom



Till: <kommun@nykoping.se>

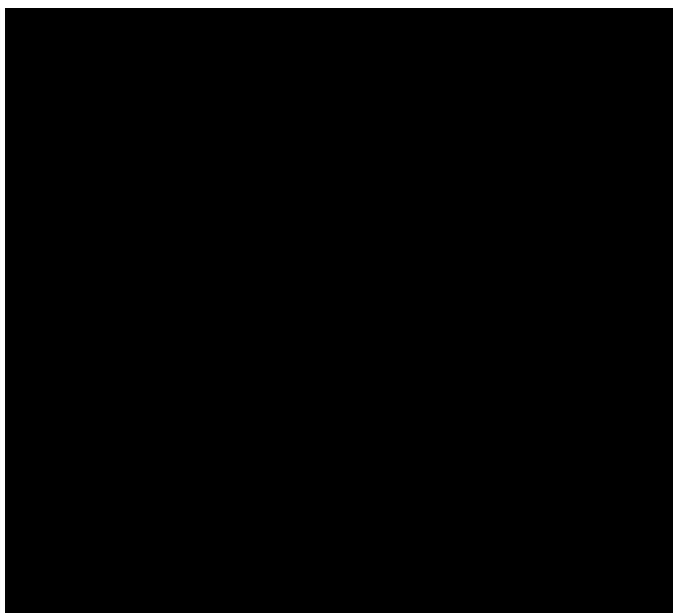
Ämne: Medborgarförslag

Skickat: 2020-03-26 09:37:03

---

Jag föreslår att Nyköpings kommun beslutar att... : ..bygga väghinder ex bulor eller annat väghinder (dock ej blomlådor) längs med Frödingsgatan i Nyköping. Tar bort stoppförbudsskylt längs med ena sidan på Frödingsgatan (sidan med ojämna husnummer).

Motivering : Väghinder kommer förhoppningsvis medföra en medvetenhet hos trafikanter i form av lägre hastighet och en säkrare närområdesmiljö för de barn som bor i husen längs gatan och i området. Det ligger två skolor samt en förskola i området och trafiken tenderar att vara hög (och snabb) vid flera tidpunkter om bor i området promenerar eller cyklar till/hem från å Frödingsgatan, och våra besökare, kan parkera utanför atan saktar man även naturligt ner hastighet hos den trafik



MSN § 116

Dnr MSN20/66

**Yttrande avseende medborgarförslag att bygga farthinder längs Frödingegatan och att ta bort parkeringsförbudet (KK20/231).**

Förslagsställaren föreslår att kommunen beslutar att bygga väghinder längs med Frödinggatan samt att ta bort stoppförbud längs med gatan. Väghinder ska syfta till att skapa en säkrare miljö med sänkt hastighet och med tillåten parkering på båda sidor smalnas gatan av vilket också bidrar till sänkt hastighet.

Frödingegatan är en relativt kort gata där körbanan är avskild från gångbanan med trädplanteringar på båda sidor. Att anlägga farthinder är inte motiverat ur säkerhetssynpunkt med anledning av avståndet mellan gångväg och körbana.

Parkeringsförbudet uppkom på grund av att det var mycket svårt att ta sig fram på gatan med parkerade bilar på båda sidor. Att införa parkering på båda sidor skulle återigen skapa en svår trafiksituation ut framkomlighetssynpunkt.

Med stöd av ovanstående föreslår nämnden att medborgarförslaget avslås


**Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden beslutar**

**att anta tjänsteskrivelsen daterad 2020-08-24 som nämndens yttrande på medborgarförslaget.**

**Beslut till:**

Kommunstyrelsen (KK20/231)

Justerandes signatur




Utdragsbestyrkande


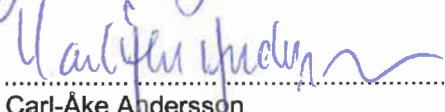
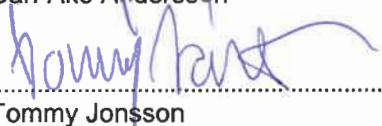




Plats och tid Stadshuset, sal A, tisdag 29 september 2020, kl. 14:00-14:48

Ledamöter och ersättare	<p><b>Beslutande</b>                  Carl-Åke Andersson (S), ordf                  Kjell Johansson (C), 1:e vice ordf                  Tommy Jonsson (M), 2:e vice ordf                  Sören Viking (S)                  Elisabeth Sjödelius (S)                  Gunnar Åsell (MP)                  Patrik Ivarsson (L)                  Peter Engström (SD)                  Lars Nordquist (S) tj. ers                  Karin Eriksson (M) tj. ers                  Lars-Göran Göransson (KD) tj. ers</p>	<p><b>Ersättare</b>  <b>Vakant</b> efter Lena Ödén (S)                  Kjell Strömlind (S)                  Kaj Nilsson (M)                  Tomas Edenius (SD)</p>
-------------------------	---	--


Övriga deltagare Planarkitekt Sara Rangensjö, planarkitekt Sofia Berqvist, plan- och naturchef Maria Ljungblom, samhällsbyggnadschef Anna Selander, bygglovchef Anna Hesselgren, tillsynshandläggare Sara Ekinge, planarkitekt Sofia Buhrgard, bygglovarkitekt Sara Ahlstrand, byggnadsinspektör Helena Malmström, planarkitekt Victoria Alstäde, byggnadsinspektör Susan Lehtinen, byggnadsinspektör Stephanie Strömberg (§§ 100-111), sakkunnig Jonas Andersson, miljöchef Per Berggren, LIA Anna Olasdotter

Underskrifter	Sekreterare .....  Johanna Sterner	Paragrafer 100–120
	Ordförande .....  Carl-Åke Andersson	
	Justerande .....  Tommy Jonsson	

**ANSLAG/BEVIS**

Protokollet har justerats och justeringen har tillkännagivits genom anslag på kommunens anslagstavla

Organ	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden		
Sammanträdesdatum	2020-09-29	Sista dag för överklagande	2020-10-26
Anslag uppsatt den	2020-10-05	Datum för anslags nedtagande	2020-10-27
Protokollet förvaras hos	Samhällsbyggnad		

Underskrift .....  
  
 Johanna Sterner

## **KS § Svar på medborgarförslag om att sluta sprida glitter och konfetti på Nyköpings festdagar och liknande arrangemang**

**Diarienummer:** KK19/236

Medborgarförslaget väcktes på kommunfullmäktiges sammanträde 2019-04-09. Förslagsställaren anför att kommunen ska sluta sprida glitter och konfetti på Nyköpings festdagar och liknande arrangemang alternativt att kommunen ska välja ett miljövänligt alternativ. Slutligen menar förslagsställaren att kommunen även ska påverka köpmännen att sluta sälja dessa produkter. Förslaget motiveras med att glitter och konfetti består av små plastbitar som är svåra att städa upp och att de därmed sprider sig till naturen och skadar miljön.

Underlag har inhämtats från division Näringsliv, Kultur och Fritid för besvarande av förslaget.

Nyköpings kommun delar förslagsställarens intention avseende att det är viktigt att arbeta aktivt med miljöfrämjande åtgärder och även, i den mån det är möjligt, agera påverkanskraft för andra att göra miljövänliga val. Att arbeta för ett långsiktigt hållbart samhälle är något som alla bär ett ansvar i och som kommun är det av stor vikt att gå före i den utvecklingen.

Av denna anledning meddelar Nyköpings Arenor, som ansvarar för arrangemangen i kommunen, att det inte finns någon avsikt att använda och därmed sprida konfetti och glitter på något av de arrangemang som kommunen arrangerar utomhus där det finns risk för spridning. Vidare bedriver kommunen ett aktivt hållbarhetsarbete genom att uppmantra andra som arrangerar evenemang i Nyköpings kommun till att anordna hållbara event. Bland annat finns en checklista för arrangörerna att följa som har bäring på just detta område. I denna ingår bland annat uppmaning till åtgärder för att minska avfallet, däribland konfetti, genom att ta bort detta helt eller överväga andra miljövänliga/återvinningsbara alternativ eller digitala lösningar.

Mot bakgrund av ovan arbetar således kommunen redan i den riktningen som förslaget gör gällande. I de arrangemang som kommunen anordnar själva utomhus används inte konfetti eller glitter och kommunen uppmanar även externa arrangörer att följa samma linje ur miljö- och hållbarhetssynpunkt. Mer om detta finns att läsa på Nyköpings Arenors webbplats. Då förslaget på så vis redan är uppfyllt föreslås att det avslås med hänvisning till detta och då inga ytterligare åtgärder bedöms motiverat att genomföra.

**Prövning av barnets bästa**

Nej

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** avslå medborgarförslaget då det redan är att anse som uppfyllt, samt
- 2) att** därmed anse medborgarförslaget besvarat.

**Beslutet skickas till:**

Kommunfullmäktige för anmälan

Förslagsställaren

Kommunstyrelsen

## **Svar på medborgarförslag om att sluta sprida glitter och konfetti på Nyköpings festdagar och liknande arrangemang**

### **Bakgrund**

Medborgarförslaget väcktes på kommunfullmäktiges sammanträde 2019-04-09. Förslagsställaren anför att kommunen ska sluta sprida glitter och konfetti på Nyköpings festdagar och liknande arrangemang alternativt att kommunen ska välja ett miljövänligt alternativ. Slutligen menar förslagsställaren att kommunen även ska påverka köpmännen att sluta sälja dessa produkter. Förslaget motiveras med att glitter och konfetti består av små plastbitar som är svåra att städa upp och att de därmed sprider sig till naturen och skadar miljön.

Underlag har inhämtats från division Näringsliv, Kultur och Fritid för besvarande av förslaget.

Nyköpings kommun delar förslagsställarens intention avseende att det är viktigt att arbeta aktivt med miljöfrämjande åtgärder och även, i den mån det är möjligt, agera påverkanskraft för andra att göra miljövänliga val. Att arbeta för ett långsiktigt hållbart samhälle är något som alla bär ett ansvar i och som kommun är det av stor vikt att gå före i den utvecklingen.

Av denna anledning meddelar Nyköpings Arenor, som ansvarar för arrangemangen i kommunen, att det inte finns någon avsikt att använda och därmed sprida konfetti och glitter på något av de arrangemang som kommunen arrangerar utomhus där det finns risk för spridning. Vidare bedriver kommunen ett aktivt hållbarhetsarbete genom att uppmuntra andra som arrangerar evenemang i Nyköpings kommun till att anordna hållbara event. Bland annat finns en checklista för arrangörerna att följa som har bäring på just detta område. I denna ingår bland annat uppmaning till åtgärder för att minska avfallet, däribland konfetti, genom att ta bort detta helt eller överväga andra miljövänliga/återvinningsbara alternativ eller digitala lösningar.

Mot bakgrund av ovan arbetar således kommunen redan i den riktningen som förslaget gör gällande. I de arrangemang som kommunen anordnar själva utomhus används inte konfetti eller glitter och kommunen uppmanar även externa arrangörer att följa samma linje ur miljö- och hållbarhetssynpunkt. Mer om detta finns att läsa på Nyköpings Arenors webbplats. Då förslaget på så vis redan är uppfyllt föreslås att det avslås med hänvisning till detta och då inga ytterligare åtgärder bedöms motiverat att genomföra.

### **Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** avslå medborgarförslaget då det redan är att anse som uppfyllt, samt
- 2) **att** därmed anse det besvarat.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Förslagsställaren

Från: [redacted]@yahoo.com" [redacted]@yahoo.com>  
Till: Nyköpings Kommun <kommun@nykoping.se>  
Ärende: Medborgarförslag  
Datum: 2019-03-25 12:04:10

---

Jag föreslår att Nyköpings kommun beslutar att... : Sluta sprida glitter och konfetti på Festdagarna och liknande evenemang. Välj ett miljövänligt alternativ, eller strunta i det helt. Försök även att påverka köpmännen att sluta sälja dessa produkter.

Motivering : Glitter och konfetti är små plastbitar som är svåra att städa upp. De sprider sig och hamnar i vattnet, äts upp av fiskar och andra djur och till sist hamnar de i våra kroppar. Plast är ett stort miljöproblem och ju mindre bitar desto svårare är det att få bort plasten. Vi MÅSTE sluta sprida ut plast i vår natur.

Namn : [redacted]

Adress : [redacted]

Telefon : [redacted]

E-post : [redacted]n@yahoo.com

Ort och datum : Nyköping 2019-05-25

## **KS § Svar på medborgarförslag att bygga en asfalterad motionsslinga för inlines**

### **Ärenderubrik kommunstyrelseärende**

**Diarienummer:** KK19/292

Medborgarförslaget väcktes av kommunfullmäktige 2019-05-14. Förslagsställaren föreslår att Nyköpings kommun beslutar att bygga en asfalterad motionsslinga på 5 km för inlines. Förslaget motiveras med att det är bra för folkhälsan.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgare använder demokratiska kanaler för att komma med förslag och synpunkter rörande kommunen och vad de vill ska utvecklas. Medborgares möjlighet att motionera i frisk luft och vikten av att främja folkhälsan är två frågor som är mycket viktiga för kommunen.

Gällande förslaget att anlägga en särskild asfalterad motionsslinga, för till exempel inlines, behöver kommunen bedöma denna insats mot andra prioriterade åtgärder. En investering av den typen skulle även leda till kostnader för underhåll och liknande som i dagsläget inte anses kunna prioriteras. Detta mot bakgrund av att det finns andra asfalterade ytor att åka inlines på, även om kommunen har förståelse för att det inte är samma sak som att ha en avsedd slinga för just det ändamålet.

Utifrån detta föreslår kommunledningskansliet att medborgarförslaget avslås.

### **Prövning av barnets bästa**

ja

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) att** därmed anse det besvarat.

### **Beslutet skickas till:**

Kommunfullmäktige för anmälan

Förslagsställaren

Kommunstyrelsen

## Svar på medborgarförslag att bygga en asfalterad motionsslinga för inlines

### Bakgrund

Medborgarförslaget väcktes av kommunfullmäktige 2019-05-14. Förslagsställaren föreslår att Nyköpings kommun beslutar att bygga en asfalterad motionsslinga på 5 km för inlines. Förslaget motiveras med att det är bra för folkhälsan.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgare använder demokratiska kanaler för att komma med förslag och synpunkter rörande kommunen och vad de vill ska utvecklas. Medborgares möjlighet att motionera i frisk luft och vikten av att främja folkhälsan är två frågor som är mycket viktiga för kommunen.

Gällande förslaget att anlägga en särskild asfalterad motionsslinga, för till exempel inlines, behöver kommunen bedöma denna insats mot andra prioriterade åtgärder. En investering av den typen skulle även leda till kostnader för underhåll och liknande som i dagsläget inte anses kunna prioriteras. Detta mot bakgrund av att det finns andra asfalterade ytor att åka inlines på, även om kommunen har förståelse för att det inte är samma sak som att ha en avsedd slinga för just det ändamålet.

Utifrån detta föreslår kommunledningskansliet att medborgarförslaget avslås.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Ja

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Ja



Om en barnrättsprövning har genomförts, beaktas vad som bedömdes vara barnets bästa i förslag till beslut?

Ja

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) **att** därmed anse det besvarat.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Förslagsställare

KF för anmälan

## Mall för egen prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Instruktion

Använd mallen som vägledning vid genomförande av prövningar av barnets bästa i utredningar och inför beslut. Mallen utgår från den processbeskrivning som återfinns i *Riktlinje för prövning av barnets bästa i Nyköpings kommun*.

Det är viktigt att process, bedömning och utfall av en prövning dokumenteras skriftligen. Prövningen bör dokumenteras på ett sådant sätt att den blir *tydlig och transparent* för de barn eller övriga som berörs, som exempelvis vårdnadshavare eller för dem som kan komma att granska beslutet.

Hur mycket som redogörs under respektive delmoment i mallen beror på vilken form för prövning som bedöms lämplig och kan också variera från ärende till ärende.

Exempelvis kan prövningens omfattning variera beroende på ärendets komplexitet i relation till i vilken grad; eller på vilket sätt det kan komma att påverka barn; om ärendet omfattar rättigheter som riskerar att kränkas eller inte tillgodoses; eller inbegriper försvårande mål- och intressekonflikter som behöver vägas in i analysen.

Till hjälp att bedöma om och i vilken form en prövning ska göras (enkel eller formell), använd *Checklista för bedömning av behov av genomförande av prövning av barnets bästa inför utredningar och beslut*.

Använd processbeskrivningens steg 1–8 i riktlinjen till hjälp att genomföra prövningen och redogör för resonemangen i mallen. I riktlinjen finns även en förteckning över barnkonventionens artiklar liksom länk till barnkonventionen som helhet.

Stödmaterial för genomförande av prövningar av barnets bästa liksom information om barnkonventionen och barnrätt i praktiken finns att hitta på IN under Samarbete och projekt/ Samarbete/ Barnkonventionen.

## Mall för prövning av barnets bästa, enkel och formell

### Delmoment

### Resonemang

<p><b>1. Beskriv ärendet eller frågan med utgångspunkt i barns bästa</b></p> <p>Exempelvis: bakgrund, syfte, problem/ målbild, verksamhet och målgrupp.</p> <p>Om beskrivningen motiverar det, initiera samverkan med berörda parter (ex. annan verksamhet, anhöriga eller resurser.)</p> <p>Om det framgår att barnets bästa ska vägas mot andra intressen bör en formell prövning genomföras. Det bör då också framgå i beskrivningen av ärendet. Se under delmoment 5.</p> <p>(Berör processteg 1 i riktlinje)</p>	
<p><b>2. Bedöm vilket underlag som är relevant att utgå från för att kunna göra en bedömning av barnets bästa, och beskriv detta</b></p> <p>Exempelvis: Artiklar i barnkonventionen: 2, 3, 6 och 12 omfattas alltid av en prövning. Identifiera övriga artiklar som är relevanta för ärendet, forskning, lagstiftning/ myndighetsföreskrifter.</p> <p>(Berör processteg 2–4 i riktlinje)</p>	

**3. Väg relevanta faktorer mot varandra. Ta utgångspunkt i barnets rättigheter**

Om motiverat identifiera handlingsalternativ och analysera konsekvenser för barnet/barnen, samt andra konsekvenser som bedöms viktiga för att belysa den åtgärd som föreslås

(Berör processteg 5 i riktlinje)

**4. Formulera en slutsats – vad bedöms vara barnets bästa i ärendet?**

Tillför dokumentationen från prövningen till ärendet. Vad som bedömdes vara barnets bästa ska beaktas och väga tungt för beslutet/utfallet.

(Berör processteg 6 i riktlinje)

**5. Finns det övriga intressen som behöver beaktas i ärendet? Beskriv dessa**

(Berör processteg 5 i riktlinje)

<p><b>6. Väg övriga intressen mot vad som bedömts vara barnets bästa</b></p> <p>Beskriv de eventuella intressekonflikter som identifieras. Utgå från rättigheterna, och i synnerhet om en intressekonflikt innebär en kränkning av en rättighet eller att barns rättigheter inte kan tillgodoses fullt ut.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	
<p><b>7. Formulera ett förslag till beslut</b></p> <p>Det ska tydligt framgå hur förslag till beslut beaktar barnets bästa eller tydligt motivera eventuella avvägningar som innebär att andra intressen fick väga tyngre. Notera att barnets bästa ska beaktas i första hand. Tillför dokumentation från prövningen till ärendet.</p> <p>(Berör processteg 6 i riktlinje)</p>	
<p><b>8. Föreslå kompensande åtgärder</b></p> <p>Har andra intressen behövt väga tyngre än bedömning av barnets bästa, bör kompensatoriska åtgärder föreslås. Utgå från de rättigheter som inte kan tillgodoses fullt ut/målgruppen som berörs. Det kan vara på kort eller lång sikt.</p> <p>(Berör processteg 5–6 i riktlinje)</p>	

**Från:** [tottor\\_85@hotmail.com](mailto:tottor_85@hotmail.com)  
**Till:** [Nyköpings Kommun](#)  
**Ärende:** Medborgarförslag  
**Datum:** den 13 april 2019 08:49:36

---

Jag föreslår att Nyköpings kommun beslutar att... : Bygga en asfalterad motionsslinga 5km. För inlines.

Motivering : För folkhälsan.

Namn : ██████████

Adress : ████████████████████

Postnr : 61192

Telefon : ██████████

E-post : [tottor\\_85@hotmail.com](mailto:tottor_85@hotmail.com)

Ort och datum : Nyköping 13/4

## **KS § Svar på medborgarförslag gällande regler för trädfällning på kommunens mark för att främja effekten av elproduktion i solcellsanläggningar**

**Diarienummer:** KK18/693

Medborgarförslaget väcktes på Kommunfullmäktiges sammanträde 2018-10-23. Förslagsställarna föreslår att Nyköpings kommun skapar regler avseende fällning av träd på kommunal mark som reducerar effekten av elproduktion i solcellsanläggningar. Motiveringen är att kommunen bör verka för ett miljövänligt samhälle.

Samhällsbyggnad har yttrat sig i ärendet.

Markförvaltarna tillhörande Mark- och exploateringsenheten har sedan en lång tid tillbaka arbetat efter en strikt policy gällande nedtagning av träd på kommunal mark i anslutning till privata tomter. Policyn tillåter enbart nedtagning av riskträd, det vill säga sjuka eller skadade träd som kan utgöra en fara för allmänheten om de skulle falla vid exempelvis kraftig blåst eller av annan skada/åldersskäl. Innan tillåtelse ges för trädfällning besiktas träden alltid av en markförvaltare.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgare aktivt engagerar sig och kommer med förslag för att förbättra staden, samhället och miljön med hjälp av demokratiska kanaler.

Att verka för ett miljövänligt samhälle ligger i linje med kommunens syfte att främja en långsiktig hållbar utveckling, men med nuvarande strikta policy kring trädfällning på kommunal mark är det svårt att tillgodose förslagsställarens önskemål om att tillåta annan nedtagning av träd än de riskträd som kan utgöra en fara för allmänheten om de skulle falla. Med anledning av detta föreslår Kommunledningskansliet att medborgarförslaget avslås.

### **Prövning av barnets bästa**

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) att** därmed anse det besvarat.

**Beslutet skickas till:**

Kommunfullmäktige för anmälan

Förslagsställaren



Kommunstyrelsen

## **Svar på medborgarförslag gällande regler för trädfallning på kommunens mark för att främja effekten av elproduktion i solcellsanläggningar**

### **Bakgrund**

Medborgarförslaget väcktes på Kommunfullmäktiges sammanträde 2018-10-23. Förslagsställarna föreslår att Nyköpings kommun skapar regler avseende fällning av träd på kommunal mark som reducerar effekten av elproduktion i solcellsanläggningar. Motiveringen är att kommunen bör verka för ett miljövänligt samhälle.

Samhällsbyggnad har yttrat sig i ärendet.

Markförvaltarna tillhörande Mark- och exploateringsenheten har sedan en lång tid tillbaka arbetat efter en strikt policy gällande nedtagning av träd på kommunal mark i anslutning till privata tomter. Policyn tillåter enbart nedtagning av riskträd, det vill säga sjuka eller skadade träd som kan utgöra en fara för allmänheten om de skulle falla vid exempelvis kraftig blåst eller av annan skada/åldersskäl. Innan tillåtelse ges för trädfallning besiktas träden alltid av en markförvaltare.

Nyköpings kommun ser positivt på att medborgare aktivt engagerar sig och kommer med förslag för att förbättra staden, samhället och miljön med hjälp av demokratiska kanaler.

Att verka för ett miljövänligt samhälle ligger i linje med kommunens syfte att främja en långsiktig hållbar utveckling, men med nuvarande strikta policy kring trädfallning på kommunal mark är det svårt att tillgodose förslagsställarens önskemål om att tillåta annan nedtagning av träd än de riskträd som kan utgöra en fara för allmänheten om de skulle falla. Med anledning av detta föreslår Kommunledningskansliet att medborgarförslaget avslås.

**Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen**

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** avslå medborgarförslaget.
- 2) att** därmed anse det besvarat.

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

**Beslut till:**

Kommunfullmäktige för kännedom  
Förslagsställarna  
Samhällsbyggnad, MEX

**Från:** [server@nykoping.se](mailto:server@nykoping.se)  
**Till:** [Nyköpings Kommun](#)  
**Ärende:** medborgarförslag  
**Datum:** den 14 oktober 2018 13:35:30

---

Beslut: Vi föreslår att Nyköpings kommun skapar regler avseende fällning av träd på kommunens mark som reducerar effekten av elproduktion i solcellsanläggningar.

Motivering: Nyköpings kommun borde verka för ett miljövänligt samhälle.

Namn: [REDACTED]

Adress: [REDACTED]

Postnummer: 611 67 Nyköping

Telefon: 0155-212192, 070-5134652

Epost: wallin.nykoping@gmail.com

Ort\_och\_datum: Nyköping 2018.10.14

## **KS § Svar på medborgarförslag om att anlägga en naturäng (Natura2000)**

**Diarienummer:** KK19/505

Rubricerat medborgarförslag väcktes på kommunfullmäktiges sammanträde 2019-09-10. Förslagsställaren föreslår att kommunen ska anlägga en naturäng (Natura2000) vid gravfältet Helgona 55:1 bakom fotbollsplanerna vid Krikonbacken/Harg. Detta då området idag har en bleknande tillvaro där sly har börjat ta över enligt förslagsställaren, och menar vidare att området har goda förutsättningar för att skapa en naturlig äng som skulle höja trivseln i området samt skapa ett gynnsamt habitat för olika växter och djur. Vidare föreslås att det kan röjas upp i området i anslutning till Nyköpingsån.

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Syftet är att värna om vissa naturtyper samt växt- och djurarter som medlemsländerna kommit överens om att skydda.

I Nyköpings kommun finns 47 naturreservat och ett Naturum. Av de 47 naturreservaten är 43 statliga och 5 kommunala. De kommunala naturreservaten är Hållet Marieberg Stenbro, Labro Ängar, Janstorpsskogen, Ryssbergen, Strandstuviken och Horsvik. Dessutom är ett område vid Örstignäs på gång att bli naturreservat.

Skogen runt om i vår kommun ägs av såväl kommun som stat och privata markägare. Vad gäller det aktuella området som lyfts fram i medborgarförslaget har det framkommit att det inte är kommunalägd mark. Detta innebär att kommunen inte bestämmer över åtgärder inom området. Då kommunen inte har rådighet över det aktuella området föreslås att medborgarförslaget avslås.

### **Prövning av barnets bästa**

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**1) att** avslå medborgarförslaget, samt

**2) att** därmed anse det besvarat.

### **Beslutet skickas till:**

Kommunfullmäktige för anmälan

Förslagsställaren

Kommunstyrelsen

## Svar på medborgarförslag om att anlägga en naturäng (Natura2000)

### Bakgrund

Rubricerat medborgarförslag väcktes på kommunfullmäktiges sammanträde 2019-09-10. Förslagsställaren föreslår att kommunen ska anlägga en naturäng (Natura2000) vid gravfältet Helgona 55:1 bakom fotbollsplanerna vid Krikonbacken/Harg. Detta då området idag har en bleknande tillvaro där sly har börjat ta över enligt förslagsställaren, och menar vidare att området har goda förutsättningar för att skapa en naturlig äng som skulle höja trivseln i området samt skapa ett gynnsamt habitat för olika växter och djur. Vidare föreslås att det kan röjas upp i området i anslutning till Nyköpingsån.

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Syftet är att värna om vissa naturtyper samt växt- och djurarter som medlemsländerna kommit överens om att skydda.

I Nyköpings kommun finns 47 naturreservat och ett Naturum. Av de 47 naturreservaten är 43 statliga och 5 kommunala. De kommunala naturreservaten är Hållet Marieberg Stenbro, Labro Ängar, Janstorpsskogen, Ryssbergen, Strandstuviken och Horsvik. Dessutom är ett område vid Örstignäs på gång att bli naturreservat.

Skogen runt om i vår kommun ägs av såväl kommun som stat och privata markägare. Vad gäller det aktuella området som lyfts fram i medborgarförslaget har det framkommit att det inte är kommunalägd mark. Detta innebär att kommunen inte bestämmer över åtgärder inom området. Då kommunen inte har rådighet över det aktuella området föreslås att medborgarförslaget avslås.

### Prövning av barnets bästa enligt barnkonventionen

Berör eller påverkar ärendet barn direkt eller indirekt så att det i enlighet med barnkonventionen funnits skäl att genomföra en prövning av barnets bästa?

Nej

Har en prövning av barnets bästa genomförts?

Nej

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) **att** avslå medborgarförslaget, samt
- 2) **att** därmed anse det besvarat

Mats Pettersson  
Kommundirektör  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes  
2022-01-27

Jenny Åtegård  
Kanslichef  
Slutversion av Tjänsteskrivelsen godkändes

### **Beslut till:**

Förslagsställaren

Kommunfullmäktige för anmälan

**Från:** [hans@fpaths.com](mailto:hans@fpaths.com)  
**Till:** [Nyköpings Kommun](#)  
**Ärende:** Medborgarförslag  
**Datum:** den 31 juli 2019 09:36:39

---

Jag föreslår att Nyköpings kommun beslutar att... : Anlägga en naturäng (Natura2000) vid gravfältet Helgona 55:1 bakom fotbollsplanerna vid Krikonbacken/ Harg.

Motivering : Det området har idag en bleknande tillvaro där sly börjar ta över. Man har här ett naturligt område att skapa en naturlig äng som skulle höja trivseln i området samt skapa ett gynnsamt habitat för olika växter och djur. Man skulle också kunna röja upp i anslutningen till Nyköpingsån. Sörmlandsleden går också igenom området. Jag har kontakt med Nurtuängs skapare om det skulle vara möjligt att skapa ett sådant projekt. Tack för ordet.

Namn : ██████████

Adress : ██████████

Postnr : 61157

Telefon : ██████████

E-post : [hans@fpaths.com](mailto:hans@fpaths.com)

Ort och datum : Nyköping 31/7 2019

## **KS § Delegationsärenden**

**Diarienummer:** KK22/5

Förteckning över beslut fattade på delegation:

<b>Nr</b>	<b>Från</b>	<b>Innehåll</b>	<b>Diarienummer</b>
1	HR-specialist, HR-avdelningen	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om arbetsrättsliga sanktioner mot anställd - Avstängning	KK22/27:2
2	HR-Chef, HR-avdelningen	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om uppsägning på grund av personliga skäl	KK22/29:2
3	Förhandlingsansvarig, HR-avdelningen	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om undertecknande av förhandlingsprotokoll enligt MBL 11 §	KK22/25
4	Förhandlingsansvarig, HR-avdelningen	Anmälan om delegationsbeslut: Beslut om undertecknande av förhandlingsprotokoll enligt MBL 14 §	KK21/487:3
5	Kommunjurist, Kommunledningskansliet	Anmälan av delegationsbeslut: Beslut om Yttrande över ansökan om hemvärnspersonal	KK22/14:3

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** lägga rubricerade delegationsärenden till handlingarna.



**KS § Anmälningssärenden****Diarienummer: KK22/2**

<b>Nr</b>	<b>Från</b>	<b>Innehåll</b>	<b>Diarienummer</b>
1	Nyköpings kommun / Mullhyttans Utveckling AB	Påskrivet Köpebrev/kvitto av fastigheten Nöthagen med anledning av Hemgårdspassagen	KK21/480:5
2	Samhällsbyggnad	Rapport: Bostadsbyggandet i Nyköpings kommun 2021	KK22/2:1
3	Integritetsskyddsmyndigheten	Beslut i ärende gällande anmälan av personuppgiftsincident till Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) - Personalakter - Ärendet avslutas utan åtgärd	KK21/683:2
4	Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård	Verksamhetsplan med budget 2022 - 2024 för Nämnden för samverkan kring socialtjänst och vård	KK21/16:7.1

**Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

- 1) att** lägga rubricerade anmälningssärenden till handlingarna.