

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Karin
Wallin

Sammanträdesdatum
2022-02-02

FöredragningsPM
Dnr: 21RS11592

Organ
Regionstyrelsen

Remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att godkänna redovisat förslag till svar på remiss om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen upprättat ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Planen innehåller medel till såväl underhåll som utveckling av den statliga infrastrukturen inklusive medel till länsplaner för regional transportinfrastruktur 2022-2033. Planförslaget beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under planperioden. 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.

Regeringens direktiv innehåller också specifika krav på att:

-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.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Karin
Wallin

Sammanträdesdatum
2022-02-02

FöredragningsPM
Dnr: 21RS11592

- Trafikverket ska öka sin kostnadskontroll och produktivitet med bakgrund av de stora kostnadsökningar och förseningar som skett för objekt i den gällande nationella planen
- Särskilda potter ska avsättas för åtgärder inom områdena trafiksäkerhet, näringslivets transporter och cykel.

Givet dessa direktiv översteg kostnadsanspråket för utvecklingsåtgärder redan från start den tilldelade ramen. Trafikverkets möjligheter att prioritera ytterligare namngivna åtgärder utöver redan beslutade och av regeringen angivna var alltså mycket begränsat. För Örebro län innebär detta att inga nya namngivna åtgärder prioriteras under planperioden utöver de som var prioriterade i gällande plan 2018-2029 samt fullföljandet av elväg Hallsberg-Örebro.

Planförslaget har en tyngdpunkt på vidmakthållande samt utveckling av järnvägssystemet där nära hälften av medlen används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Av de namngivna investeringarna (objektskostnad över 100 miljoner kronor) inklusive etapper till nya stambanor, som totalt utgör 40 procent av planen, används drygt 80 procent till järnvägsinvesteringar, 15 procent till väginvesteringar och resten till sjöfartsinvesteringar.

Trots att medlen till vidmakthållande av väg enligt förslaget ökar i jämförelse med planen 2018-2029 bedömer Trafikverket att anslagsnivåerna innebär att nedbrytningstakten kommer vara högre än åtgärdstakten. Bristande vidmakthållande kommer innebära en sämre funktionalitet framförallt i det lågtrafikerade vägnätet och de regionala banorna och få negativa effekter för tillgängligheten framförallt på landsbygden.

Trafikverket föreslår en ram för trimnings- och miljöåtgärder på 42 miljarder kr. Även om ramen föreslås öka med 5 miljarder kr jämfört med gällande plan är det ändå avsevärt mindre än de behov som Trafikverket beräknade i inriktningsplaneringen. Trafikverket skriver att man "eftersom dessa åtgärder ofta är effektiva och ligger i linje med fyrstegsprincipen" skulle vilja avsätta en större ram, men att planeringsförutsättningarna inte medger det. I denna ram ingår också potter för medfinansiering av trafiksäkerhets- och cykelåtgärder i länsplanerna samt till stadsmiljöavtal som kan medfinansiera kommunala åtgärder för ökat hållbart resande.

Trafikverket föreslår att regeringen pekar ut fem prioriterade brister som ska utredas under planperioden inför framtagande av nästa nationella plan. En av

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Karin
Wallin

Sammanträdesdatum
2022-02-02

FöredragningsPM
Dnr: 21RS11592

dessa är fördjupad utredning av stråket Stockholm–riksgränsen–Oslo, kapacitetsproblem och långa restider.

I förslag till yttrande lyfts sammanfattningsvis följande synpunkter:

- Ett helhetsgrepp behövs för att åstadkomma ett planeringssystem som leder till en omställning av transportsystemet i linje med klimatmålen.
- Regeringen bör inför kommande planeringsomgångar formulera tydliga nationella mål för infrastrukturens funktion och tydliga målar för när dessa funktioner ska vara uppnådda, till exempel mål om ett 250km/h järnvägsnät i hela Sverige.
- Trafikverket har baserat sin planering på antagandet om ett scenario som innehåller redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder inom transportsektorn, dessa politiska beslut och åtgärder måste regeringen genomföra. Regeringen måste också aktivt agera inom andra politikområden för att möjliggöra omställning till ett hållbart transportsystem i tid för att nå klimatmålen.
- Trafikverkets skrivning om att finansiera de nya stambanorna i särskild ordning utanför anslaget till nationell plan bör höras.
- Det behövs mer utrymme för att prioritera kostnadseffektiva åtgärder som höjer kapaciteten i alla delar av järnvägssystemet, inte minst på Mälardalen och järnvägen genom Örebro.
- Ytterligare medel bör prioriteras till vidmakthållande.
- Länsplanernas ramar måste öka.
- Finansiering av steg 1- och 2-åtgärder med medel från länsplaner och nationell plan måste möjliggöras.
- Uppdrag om fortsatt utredning av bristen Oslo-Sthlm bör formuleras på sådant sätt att det går i linje med åtgärdsvalsstudien från 2017.

Beredning

Samhällsbyggnadsnämnden har vid sitt sammanträde 19 januari 2022 informerats om ärendet.

Bedömning

Se förslag till remissvar.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Beslut om svar på planförslaget väntas inte få några konsekvenser för miljö-,

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Karin
Wallin

Sammanträdesdatum
2022-02-02

FöredragningsPM
Dnr: 21RS11592

barn-, och jämställdhetsperspektiven. Genomförande av planförslaget kan dock ha betydande konsekvenser för dessa perspektiv. Region Örebro län har i sammanhanget störst rådighet över kommande beslut om den egna länsplanen för regional transportinfrastruktur vars finansiering är en del av den nationella planen. Här hänvisas dock till kommande beslut rörande länsplanens fastställande.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet väntas inte få några direkta konsekvenser för Region Örebro län. Nationella planens genomförande kommer dock påverka den regionala tågtrafik som Region Örebro län finansierar. Genomförandet kommer också ha effekter för tillgängligheten i länet vilket kan komma att få effekter för länets attraktivitet och konkurrenskraft för så väl näringsliv som invånare och besökare. Dessa effekter kommer vara både positiva och negativa samt variera över tid, det är därför inte möjligt i dagsläget att kvantifiera dem.

Uppföljning

Beslut om och ändringar i planförslaget efter remissperioden kommer bevakas löpande.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM till regionstyrelsen den 2 februari 2022.

Rapport – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Förslag till remissvar.

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se