

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2024-03-25

FöredragningsPM
Dnr: 24RS524

Organ

Regionstyrelsen

Svar på Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

att förslaget till svar godkänns som Region Örebro läns svar till regeringen.

Sammanfattning

Yttrandet har stämts av externt med länets alla kommuner på tjänstepersonsnivå, Länsstyrelsen, En bättre sits, Botniska korridoren och Oslo-Sthlm 2.55 samt internt med kollektivtrafikenheten, kompetensförsörjning, energi och klimat.

Trafikverket har tagit fram ett inriktningsunderlag på uppdrag av regeringen. Inriktningsplaneringen är det förberedande arbetet inför Trafikverkets framtagande av Nationell plan och regionernas framtagande av länsplaner för regional transportinfrastruktur. Arbetet är beslutsunderlag inför en infraproposition som väntas komma i oktober 2024.

Inriktningsplaneringen bedömer samhällets och transportsystemets utmaningar, utvecklingsmöjligheter och framtida behov utifrån redan fattade och kommande beslut på internationell och nationell nivå på 20–40 års sikt. I inriktningsunderlaget rekommenderar Trafikverket utifrån lagkrav och transportpolitiska mål typer av utredningar och åtgärdsbehov. Trafikverket föreslår också planramar för Nationell plan utifrån de ramnivåer regeringen gett direktiv om. Nationell plan är en handlingsplan som sträcker sig över 12 år och revideras var fjärde år.

Trafikverket har i arbetet med inriktningsunderlaget involverat regionerna på tjänstepersonsnivå och även inhämtat politiska inspel från regionerna, se ärende

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2024-03-25

FöredragningsPM
Dnr: 24RS524

23RS7607. Trafikverket har också samverkat med Luftfartsverket och Sjöfartsverket, vilket de tidigare inte haft uppdrag att göra. Regeringen önskade en mer trafikslagsövergripande bild i direktivet.

Andra viktiga perspektiv i direktivet som påverkat inriktningsunderlaget är biologisk mångfald, totalförsvarets behov och fokus på arbetspendling och godstrafik.

Sammantaget anser Trafikverket att fokus i kommande Nationell plan bör vara att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- Vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda

Trafikverket tar också chansen att berätta om hur planeringssystemet var tänkt att fungera från början och rekommenderar mindre förändringar i transparens, kostnadskontroll och planprocess. "Lagt kort ligger" bör inte gälla för det skapar svårigheter i infrastrukturplaneringen.

Bedömningen är att Trafikverket hanterat vissa av uppdragen i direktivet mycket bra, främst kopplat till vidmakthållande av infrastrukturen och ett breddat perspektiv för ökad måluppfyllelse. Däremot har Trafikverket svarat vagt, eller inte alls på viktiga frågor som har direkt inverkan på de föreslagna planramarna. Åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn presenterades i en separat rapport som inte är konkret. Klimatet uttrycks som viktigt men enbart ur perspektivet elektrifiering vilket är bristfälligt. Klimatomställningsåtgärder berördes knappt och gapet mellan EU:s krav utifrån målår och befintlig infrastruktur i den transeuropeiska transportkorridoren ScanMed (TEN-T) berördes inte alls. Dessutom har Trafikverket än inte utvärderat effekter av Stadsmiljöavtalen.

Trafikverkets förslag om fördelning av planramar är bra för att återställa infrastrukturen men inte tillräckligt för allt övrigt som också behövs för till exempel ökad konkurrenskraft. Det finns stora kapacitetsbrister i systemet för att ökat vidmakthållande ska vara det som löser allt. Trafikverket behöver samordna vidmakthållande med mindre utvecklingsåtgärder och regeringen behöver öka planramarna med minst 20 procent. Trafikverket lägger dessutom mycket vikt på att Nollvisionen (mål om att minska antalet döda och svårt

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2024-03-25

FöredragningsPM
Dnr: 24RS524

skadade i trafiken) främst kan lösas inom länsplanerna, vilket blir alldeles för svårt med de små planramar som finns, särskilt om stadsmiljöavtalen försvinner. Både landsbygder och mindre städer kommer att bli drabbade på olika sätt, där kollektivtrafikutbudet är svagt, cykelvägar ej finns och vägarna är i dåligt skick.

Ärendebeskrivning

Det rekommenderas att läsa sidorna 11–24 av inriktningsunderlagets huvudrapport, vilket är en mycket bra sammanfattning av huvudrapporten och de nio tillhörande bilagorna.

Trafikverket beskriver transportsystemets funktion och utmaningar idag samt förväntad utveckling framöver. Växande befolkning, ekonomi och ökat fritidsresande driver transportefterfrågan. Prognoser pekar på att allt resande och alla godstransporter kommer att öka. Elektrifiering och automatisering väntas göra att persontransporter ökar pga lägre driftskostnader.

För att hantera detta föreslår Trafikverket effektivare användning av transportsystemet. Digitalisering, förändrad trafiklagstiftning och kapacitetstilldelning på järnvägen samt andra typer av styrmedel (skatter, farledsavgifter, reduktionsplikt) behöver användas i högre utsträckning. ERTMS är en nyckelfaktor för järnvägen eftersom nuvarande signalsystem (ATC) kommer fasas ut på europeisk nivå, vilket gör att reservdelar till ATC inte kommer finnas tillgängliga framöver.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2024-03-25

FöredragningsPM
Dnr: 24RS524

Medelstillgången är kraftigt begränsad på grund av att befintlig plan är övertecknad med cirka 100 miljarder kronor.

Dessutom skenar kostnader för byggande och vidmakthållande av infrastruktur.

Trafikverket har tagit fasta på Riksrevisionens granskning (2023) och ökar fokus på kostnadsstyrning samt försöker få planeringssystemet att fungera som tänkt. Att objekt som kommer in i Nationell plan prövas för att sedan omprövas vid revidering. Trafikverket konstaterar att många lönsamma investeringar finns utanför planen och föreslår en omprioritering för bättre samhällsekonomisk lönsamhet.

Trafikverket föreslår planramar enligt figur 1. De skriver att -20% och -10% ger kraftigt försämrade infrastruktur. 0%

räcker för upprätthållande av funktionalitet men inte för redan prioriterade objekt och kräver hårda prioriteringar bland investeringar. Enligt Trafikverket krävs 15% ökning av planramar för att upprätthålla funktionalitet, beta av underhållsskuld och kunna prioritera nya objekt, om alla objekt i befintlig plan ska genomföras. 20% ökade planramar räcker för att genomföra allt i befintlig plan i planerad takt och ökat anslag för övriga delar.

Bedömning

Hänvisar till förslag till yttrande, där konkreta synpunkter finns i punktform med en förklarande text under för ökad kunskap.

Konsekvenser för miljö-, barn- och jämställdhetsperspektiven

Varken Trafikverkets inriktningsunderlag eller yttrandet på det ger konsekvenser för dessa perspektiv. Framtida infraproposition och efterföljande åtgärdsplanering kommer att få effekter som idag inte går att bedöma.

Ekonomiska konsekvenser

Region Örebro län bedöms inte beröras ekonomiskt. Däremot kan framtida

Tabell 26. Förslag på medelsfördelning inom respektive ramnivå i miljarder kronor.

	-20%	-10%	0%	10%	20%	Nuv. plan
Vidmakthållande väg, varav:	236	285	315	339	360	236
Upprätthålla funktionalitet	224	273	298	298	298	
Återta eftersatt underhåll	0	0	0	19	35	
BK4-åtgärder	12	12	17	22	27	
Vidmakthållande järnväg**, varav:	173	206	222	234	234	198
Upprätthålla funktionalitet	152	185	202	202	202	
Återta eftersatt underhåll	0	0	0	12	12	
Signalsystem	20	20	20	20	20	
Utveckling, varav:	356	369	418	478	554	522
Pågående och bundna investeringar	212	212	212	212	212	212
Ej bundna investeringar	0	0	38	88	153	143
Trimnings- och miljöåtgärder	39	45	50	55	61	50
Länsplaner	39	45	50	55	60	50
Forskning och innovation	8	9	10	10	10	10
Stadsmiljöavtal*	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8
Planering, stöd och myndighetsutövning	19	19	19	19	19	19
Räntor, återbetalning och bidrag	34	34	34	34	34	34
Driftstöd icke-statliga flygplatser*	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Totalt	767	863	959	1055	1151	959

* Dessa poster är bestämda av avtal och direktiv

** Banavgiftsintäkter tillkommer med 34 miljarder kronor

Figur 1. Trafikverkets förslag på medelsfördelning inom respektive ramnivå.

Tjänsteställe, handläggare
Samhällsplanering och Infrastruktur, Simon
Jäderberg

Sammanträdesdatum
2024-03-25

FöredragningsPM
Dnr: 24RS524

planramar för Länsplan för regional transportinfrastruktur påverkas av kommande infraproposition.

Beslutsunderlag

FöredragningsPM regionstyrelsen 2024-03-25

Svar på Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för 2026–2037

Remiss – Trafikverkets inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Bilaga 1 – Information Trafikverket

Bilaga 2 – Rapport Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Rickard Simonsson
Regiondirektör

Skickas till:

Regeringskansliet