

§ 8

Remiss: Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Kommunfullmäktiges beslut

Kommunfullmäktige lämnar bifogat yttrande som remissyttrande på Nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse, verksamhetschef service

Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Ärendet

På uppdrag av regeringen har Trafikverket remitterat Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 till kommunerna. 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.

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 stam banor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna. 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). 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.

Munkfors kommun vill lämna följande synpunkter på förslaget:

Kommunen har en tät dialog med Region Värmland och delar helt regionens synpunkter på planen.

Munkfors kommun vill med detta yttrande särskilt framhålla följande:

Drift och underhåll

Trots ökande anslag konstateras att Trafikverkets bedömning är att lågtrafikerade vägar kommer att tappa sin nuvarande funktion i slutet av planperioden till följd av otillräckliga medel för att underhålla

(S)

,l;f

4t

Ordförandens och justeraressignaturer

§ 8 (forts)

dem. Trafikverket uppger att de inte kommer att kunna trafikeras på samma sätt som tidigare. Tung trafik kan komma att förbjudas på vissa sträckor permanent eller olika tider på året. Med tanke på att ca 40 procent av det belagda statliga vägnätet klassas som lågtrafikerat kommer naturligtvis det leda till stora problem, särskilt i ett län med stor andel basindustri och tunga transporter som nyttjar dessa vägar dagligen.

Väginvesteringar

En för kommunen viktig åtgärd på Riksväg 62 som har skjutits på under flera år kan med föreslagna medel inte genomföras heller i denna planperiod vilket inte kommunen tycker är acceptabelt. Åtgärder är utredda och uppfyller väl kriterierna för att kunna inrymmas i regional plan men behöver att ytterligare medel tillskjuts. Liksom så många andra projekt som riskerar att inte kunna genomföras orsakar denna sträcka brister i kapacitet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. För Munkfors kommun som saknar andra transportslag är RV 62 avgörande för kompetensförsörjning och investeringsviija för nya etableringar. Det är mycket olyckligt att denna investering förskjuts ytterligare. Kommunen har omfattande industri som är helt beroende av **RV 62** och därmed särskilda krav på en robust, kapacitetsstark och tillförlitlig infrastruktur för att vara konkurrenskraftiga på en global marknad.

Järnväg

Järnvägens infrastruktur är också av största vikt för kommunens invånare och företag och vi noterar att kapacitetsbristen är stor och Värmlandsbanan är tillsammans med Kongsvingerbanan den största flaskhalsen i stråket. Det leder till förseningar och oförutsägbarhet för tågtrafiken. Både gods- och persontrafik har ökat och det finns inte utrymme för fler tåg, särskilt i relationen Kil-Karlstad som är extra ansträngt. Det är en stor besvikelse att dubbelspår på Värmlandsbanan inte inryms i förslaget heller denna gång.

Säkerhet

Med nuvarande nivå på medel i länsplanen innebär det för Värmlands del att åtgärdstiden för att mötesseparera länets mest olycksdrabbade sträckor på riksväg 61, 62 och 63 beräknas ta 137 år. Det är också helt orimligt och rimmar illa med ambitionerna i Nollvisionen, särskilt med tanke på att de allvarliga olyckorna främst sker på det regionala vägnätet. Medlen för detta är uppenbart otillräckliga och kommer inte leda till att delmålet till 2030 i Nollvisionen uppnås.

Beslut skickas till

Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) **dnr:**

12021/02884

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.rem_issvar@regeringskansliet

region@regionvarmland.se

PF SP A

Ordförandens och justerares signaturer