

Yttrande över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Beskrivning av ärendet

Svalövs kommun har beretts möjlighet att yttra sig över förslag till *Nationell plan för transportinfrastrukturen*. Trafikverket har fått i uppdrag av staten att upprätta en ny nationell plan för transportsystemet för perioden 2022 – 2033. Den totala ekonomiska ramen för planen uppgår till 799 miljarder kronor.

Bakgrund

Den 30 november 2021 lämnade Trafikverket sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Samtidigt gick planförslaget på extern remiss. Remissynpunkter lämnas till regeringen. Regeringen beslutar om innehållet i nationell plan, vilket innebär att ändringar av Trafikverkets planförslag kan göras. Våren 2022 förväntas regeringen fatta beslut om innehållet i planen.

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den omfattar:

- drift och underhåll samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar
- medfinansiering till kommunerna genom stadsmiljöavtal
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar)
- statlig medfinansiering till länsplanerna.

Den totala ekonomiska planeringsramen för nationell plan är 799 miljarder kronor. När det gäller fördelningen av medel går nästan hälften av medlen till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Därefter går 40 procent till namngivna investeringar och av dem är 80 procent järnvägsinvesteringar.

Remissperioden gäller från 2021-11-30 till 2022-02-28 och planen fastställs av Regeringen under våren 2022.



Förvaltningens synpunkter

Svalövs kommuns yttrande utgår ifrån Familjen Helsingborgs prioriteringar för infrastruktur och kollektivtrafik 2021 samt de delar av planen som berör Svalövs kommun.

I Svalövs kommun är infrastrukturfrågor direkt kopplade till kollektivtrafik och övrig samhällsbyggnad. För oss är "hela resan" viktig oavsett trafikslag oavsett om resan sker på landsbygd eller i våra tätorter, på fritiden eller till och från arbete och skola. Svalövs kommun är en landsbygdskommun med varierad tillgänglighet på kollektivtrafik beroende på var i kommunen medborgaren bor och en kombinerad resa är nästan alltid ett måste.

Processen för framtagandet av nationell plan i relation till de regionala transportinfrastrukturplanerna anser kommunen bör ses över. Då den nationella planen remitteras senare än den regionala transportinfrastrukturplanen är det svårt som kommun att få en heltäckande bild av satsningarna som kommer att prioriteras. Svalövs kommun anser att detta är problematiskt och borde ses över till framtida arbete så att förslag till nationella transportplanen kommer före RTI-planen.

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Planförslaget kan sägas både bidra till och passa in med klimatmålen. Detta bidrar till uppfyllelse av klimatmålen genom att en helt övervägande del av investeringarna är järnvägsinvesteringar. Kommunen anser att de kraftfulla åtgärderna ligger utanför planförslaget såsom styrmedel för att dämpa vägtrafiken och styra mot elektrifiering.

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. Kommunen önskar att det bidraget till miljön varit större och i större utsträckning täckt de behov som finns.

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 Norrbotniabanan.

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. Kommunen ser ett problem med att regeringen har fastslagit att gällande plan ska genomföras då detta kan leda till fördyrningar eller minskade nyttor, vilket in sin tur leder till att tilldelad ram inte används för störst samhällsnytta.

Dock ser kommunen positivt på att Trafikverket ser möjlighet till kostnadsbesparingar och ökat arbete med kostnadskontroll och produktivitet för kostnadseffektivt utvecklande. Däremot föreslås senareläggning av projekt och långsammare utbyggnad av nya stambanor och signalsystemet ERTMS som verktyg för detta vilket kommunen oroar sig att endast kommer medföra ekonomiska begränsningar i framtiden. Om man hypotetiskt antar att nästkommande planperiod (2026-2037) har oförändrad ram för

utvecklingsanslaget skulle det innebära att kommande planperiod redan är övertecknad.

En långsammare utbyggnad av signalsystemet ERTMS kan även orsaka problem i andra järnvägsinvesteringar. En långsammare utbyggnadstakt, än den som föreslås, skulle innebära stora problem då ERTMS är en förutsättning för många planerade investeringar. Det kan även medföra att ett robust järnvägssystem inte går att upprätthålla eftersom den befintliga signalanläggningen är gammal och sliten.

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. 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. När det kommer till den kommunala medfinansieringen blir fördyrningarna problematisk och hotar att urgröpa kommunernas i många fall redan ansträngda ekonomi samt slå ut kommunernas övriga investeringsplaner.

Planförslagets satsningar på underhåll, reinvestering samt utveckling och investering i järnvägsinfrastrukturen ser Svalövs kommun som positiv. Men planförslaget medför samtidigt att lägre trafikerade järnvägsbanorna 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. Detta anser kommunen kan påverka landsbygdens tillgänglighet till goda kommunikationer och försämla förutsättningarna för hållbart resande i områden med färre resande och glesare bebyggelse. För ökat kollektivt resande på landsbygden krävs det att orterna matas med god infrastruktur och att alla delar av resan håller hög standard.

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 försämlas snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa. Med ett fokus på de större vägarna kommer landsbygden att missgynnas och utvecklingen och underhållet på dessa vägar kommer att ytterligare försämlas vilket i förlängningen kommer att leda till att landsbygden blir mer otillgänglig.

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. Detta anser kommunen är positivt men anser att för att främja utbyggnaden av cykelobjekt skulle förfarandet att bygga cykelvägar behöva förenklas. Idag ska de följa samma förfarande som vid byggnation av vägar med framtagande av vägplan, vilket medför både att det tar längre tid och kostar mer. En effektivare projektprocess skulle medföra att kommuners investeringsbudget skulle kunna räcka till mer, då många cykelobjekt medfinansieras av kommunerna.

I gällande plan pekades förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ut som en brist. I samband med det gav svenska och danska regeringen 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. Planeringsförutsättningarna för åren 2022–2033 har inte medgett att några åtgärder från bristanalyserna har kunnat inrymmas under planperioden och vidare utredningar kommer göras. Kommunen anser att en fast förbindelse över Öresund bör analyseras och borde pekas ut som en brist i planförslaget till dess att en föreslagen lösning är beslutad. Där

Europaspåret bör inkluderas i analysen som ett alternativ till lösning för ny förbindelse. För att tillsammans med Öresundsbron skapa ett sammanhängande, robust och pålitligt tågssystem över Öresund.

Skåne är en storstadsregion med en flerkärnig ortstruktur. Det är Skånes styrka, men det ställer också krav på en välfungerande, sammanbindande transportinfrastruktur. Planen måste möta det behovet som sätts på infrastrukturen för att ge förutsättningarna för en positiv utveckling. Kommunen anser att Skåne inte har tillräckliga åtgärder och objekt i planen för att möta den utveckling som krävs.

Mats Dahlberg
Samhällsbyggnadschef

Matilda Sandqvist
Trafikplanerare