



Stadsbyggnadsförvaltningen
Adam Hjort
Trafikplanerare

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Sammanfattning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Trafikverkets prioriteringar gällande planen utgår från de transportpolitiska målen, regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) samt regeringens direktiv.

Förslag till Nationell plan innehåller åtgärder för transportinfrastrukturen till en ram av 799 miljarder kronor för planperioden 2022–2033. Den ekonomiska fördelningen är den följande: 165 miljarder kronor vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar, 197 miljarder vidmakthållande av statliga vägar (där ingår även bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar), 437 miljarder till utveckling av transportsystemet - regeringens direktiv anger att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Vaxholm lyfter i yttrandet synpunkter gällande stambanorna, vidmakthållande av statliga järnvägar och vägar, kostnadsökningar och förseningar, lagstiftning och utformningskrav, stadsmiljöavtal, cykelsatsning samt mål och omställning.

Bakgrund

Trafikverket har remitterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 på uppdrag av regeringen. Trafikverkets prioriteringar bygger på de transportpolitiska målen, regeringens direktiv, 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). Därtill är planförslaget utformat med Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Planförslaget är skapat utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt, och fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

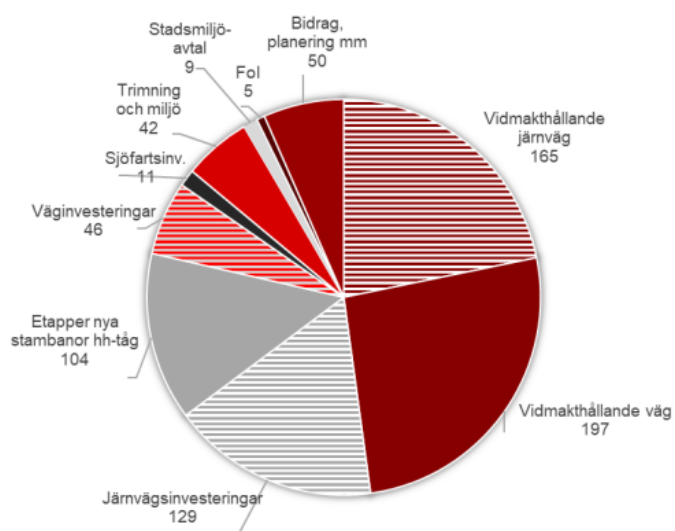
Trafikverkets föreslagna ekonomiska ram fördelas på åtgärder inom dels för utveckling, dels för vidmakthållande av vägar respektive järnvägar, och är utformad så att den ska bidra till att uppnå syftet



avseende de transportpolitiska målen samt de mål och ambitioner som regeringen i övrigt tagit upp, däribland tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Förslag till Nationell plan innehåller åtgärder för transportinfrastrukturen till en ram av 799 miljarder kronor för planperioden 2022–2033. Den ekonomiska fördelningen är den följande: 165 miljarder kronor vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar, 197 miljarder vidmakthållande av statliga vägar (där ingår även bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar), 437 miljarder till utveckling av transportsystemet - regeringens direktiv anger att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Nära hälften av planens ekonomiska ram används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Namngivna investeringar (inklusive etapperna av nya stambanor) utgör nära 40 procent av planen där cirka 80 procent går till järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar.



Figur 1: Planförslagets fördelning på olika kostnadsposter (miljarder kronor).

Bedömning

Vaxholm önskar att lämna följande synpunkter över förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033.

Stambanor

Vaxholm är positiva till att gällande nationell plan för åren 2018–2029 genomförs då det bidrar till goda planeringsförutsättningar ("lagt kort ligger"). Därtill anser Vaxholm att man behöver hitta en lösning för hur stambanor kan finansieras utanför infrastrukturplanen. Detta för att skapa utrymme och möjliggöra finansiering av andra samhällsnyttiga och -viktiga åtgärder som behövs i Sverige.

I storstadsregionen Stockholm finns flertalet brister som behöver åtgärdas för att kunna hantera den pågående utvecklingen i en mycket expansiv region. Remissförslaget medför tyvärr att möjligheten för nya åtgärder i Stockholm kommer att dröja alltför länge. Vaxholm anser att det inte är lämpligt att skjuta på viktiga infrastruktursatsningar som behövs redan under denna planperiod, vilka bidrar till tillväxten,

stärka konkurrenskraften samt förbättra kommunikationer. Satsningar som även kommer att bidra med stora nyttor för både Stockholm och för Sverige.

Stambanor bidrar med att öka kapaciteten i järnvägssystemet, vilket är bra då det gynnar resenärer, näringsliv och gods. Omfattningen av projektet, i kombinationen med risken för ökade kostnader, medför att det kan bli betydande konsekvenser huruvida nya investeringar är möjliga även för nästkommande planperiod. Det framgår även i remissförslaget att ett stort antal kostnadseffektiva åtgärder (stor samhällsnytta) tvingas bli bortprioriterade då infrastrukturplanen ska finansiera stambanor i Sverige.

Vidmakthållande av vägar och järnväg

Vaxholm anser att det är oroande att medel avsatta i planförslaget för vidmakthållandet av järnvägar och vägar inte är tillräckliga då nedbrytningstakten förväntas att bli högre än åtgärdstakten. I många kommuner har den statliga transportinfrastrukturen en viktig funktion för både person- och godstransporter, vilka kräver medel för att upprätthålla en god standard. I skärgårdskommunen Vaxholm utgör länsväg 274 huvudvägnätet och består delvis av broar, vägfärjor och färjelägen, vilka kräver medel för att kunna underhållas. Underhålls inte infrastrukturen i tid är ökar risken för avstängningar i framtiden eller att funktionen blir allt mer eftersatt, vilket kan få omfattande konsekvenser. Därtill förloras värde i infrastrukturen. Vaxholm anser att man bör avsätta tillräckligt med medel för att detta inte ska ske.

Kostnadsökningar och förseningar

Det är framgår i remissen att den ekonomiska ramen för förslagen plan har ökat i jämförelse med befintlig nationell plan. De tillskjutna pengarna möjliggör däremot inte att flera nya åtgärder kan ingå i den nya planen. Det är istället stambanor tillsammans med förseningar och stora kostnadsökningar för befintliga åtgärder som använder upp medel. Förutom tidigare synpunkter, hur stambanor bör finansieras utanför nationell plan, anser Vaxholm att Trafikverket behöver arbeta med att förbättra sina kostnadsmodeller för åtgärder.

Lagstiftning

Det upplevs att alltför mindre åtgärder bedöms behöva mer omfattande planarbete för att ett genomförande ska vara möjligt. Åtgärder som är av den mindre skalan och inte speciellt komplicerade. Tiden det tar från det att en brist ska hanteras i en ÅVS till att ytterligare detaljerade utredningar ska tas fram, eller en ny vägplanprocess ska initieras, är väldigt tidskrävande. Framför allt när behov av åtgärder är akut. Vaxholm anser att Trafikverket behöver arbeta med hur mindre, okomplicerade, åtgärder kan möjliggöras snabbare. Exempelvis hur typfall 1 åtgärder kan utvecklas. Mindre åtgärder kan ofta bidra med stora nyttor för invånare, och det är inte önskvärt att utvecklingen går mot att det tar allt för lång tid innan dessa åtgärder kan tillkomma.

Stadsmiljöavtal

Vaxholm är positiva till förslaget att avsätta ytterligare en miljard för stadsmiljöavtal till år 2030. Därtill instämmer kommunen i det att Trafikverket bör utvärdera stadsmiljöavtalen och se över hur det kan utvecklas i framtiden.

Cykelsatsning

Vaxholm bedömer att cykelpotten på 600 miljoner kronor som omnämns i planförslaget är långt ifrån tillräcklig om man ska satsa på cykelinfrastruktur i Sverige. Om 600 miljoner ska fördelas jämnt över länsplanerna i Sverige så kommer det tyvärr inte leda till att några längre sträckor cykelväg kan byggas ut. Trafikverket själva uppskattar att det kan kosta upp mot 20 miljoner kronor per kilometer när helt nya regionala cykelvägar ska anläggas. Likaså är det kostsamt att anlägga nya cykelvägar i stadsmiljöer

där det finns många funktioner som ska hanteras. I Stockholms län finns det idag flera viktiga regionala stråk utmed allmänna statliga vägar (ex. Vaxholmstråket) som behöver medel.

Vaxholm anser att cykelpotten bör utökas så att utbyggnaden av regionala cykelvägar kan snabbas på och bidra till att de regionala målen för år 2030 uppnås. En utökad cykelpott behövs även för att möjliggöra nya cykelvägar som ämnar till att öka antalet fritidsresor med cykel. I och med rådande pandemin har natur- och friluftsområden blivit allt mer populära målpunkter i Sverige, vilket också har märkts av i Vaxholm där Bogesundslandets naturreservat är ett mycket omtyckt besöksmål. Det saknas dock förutsättningar för att invånare och andra besökare kan på ett enkelt, tryggt och säkert sätt cykla till naturområdet. En brist som högst troligt har uppmärksammats på fler platser än i Vaxholm. Det är därmed viktigt att mer medel avsätts för att möjliggöra ny cykelinfrastruktur för både arbetspendling och fritidsresor.

Mål och omställning

Transportsektorns klimatmål innebär att utsläppen från inrikes transporter ska i stort sett vara noll år 2045. För att nå målet krävs det ytterligare investeringar och satsningar än det som presenteras i planförslaget. Det framgår i förslaget till exempel hur Trafikverket räknar med ett ”plus-minus-noll” scenario gällande minskningen av koldioxidutsläpp, då väg- och järnvägsinvesteringars minskade och ökade vägtrafikarbete tar ut varandra. Vägtrafiken bidrar mest till utsläppen, och utgör 85 % av persontransportarbetet och 50 % av godstransportarbetet. Det går därmed att konstatera hur ytterligare åtgärder krävs för att minska utsläppen från vägtrafiken, än det som ingår i planförslaget. Vaxholm anser att om vägtrafikens utsläpp och del av persontransportarbetet ska minska behövs mer medel för att utveckla en tillgänglig och kapacitetsstark kollektivtrafik som är attraktiv och konkurrenskraftig.

Fordonsutvecklingen går snabbt framåt där användning av biodrivmedel ökar i takt med att elbilarna blir allt fler i Sverige. I remissen konstaterar Trafikverket att eldrift måste dominera vägtrafiken inom ett par decennier. Om Sveriges vägar ska trafikeras av allt fler elektriska bilar och lastbilar behöver planeringen säkerställa att rätt förutsättningar finns för att kunna hantera den utvecklingen. Det är därför bekymmersamt att utbyggnad av laddinfrastruktur inte har tagits med i planförslaget. Vaxholm anser att behovet av ny laddinfrastruktur kommer bli ett växande behov som den Nationella planen bör hantera. Om klimatmålet år 2045 ska uppnås behövs dessa viktiga verktyg för att åstadkomma det målet.