

2022-01-03

TJÄNSTESKRIVELSE

Dnr: KFKS 2021/1190

## **Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033**

### **Remissyttrande till Regeringskansliet**

#### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta följande.

Kommunstyrelsen antar förslag till yttrande till Regeringskansliet enligt bilaga 2 till tjänsteskrivelsen daterad den 3 januari 2022.

#### **Sammanfattning**

Nacka kommun har fått förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 på remiss. Remissperioden pågår till och med den 28 februari 2022. Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Jämfört med den gällande nationella planen för 2018–2029 har anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar ökat med 13 respektive 25 procent medan anslaget till utveckling av transportsystemet har ökat med 25 procent. 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. Utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är därmed ytterst begränsat. Över 80 procent av de namngivna investeringarna är järnvägsinvesteringar av vilka nära hälften utgörs av de tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg och nära en fjärdedel av järnvägstekniksystem. Av medlen till namngivna investeringar utgörs 15 procent av vägåtgärder, vilka oftast syftar till att förbättra trafiksäkerheten samtidigt som de bidrar till regional utveckling genom förbättrad tillgänglighet.

Nacka kommun föreslås lämna övergripande synpunkter kring att finansieringen av infrastruktur behöver stärkas än mer än föreslagen nationell plan. Begränsade resurser leder till hårda prioriteringar i stockholmsregionens infrastrukturutbyggnad vilket rimmar illa med rollen som landets tillväxtmotor. Vidare finns detaljerade synpunkter som berör frågan om finansiering av Skurubron och att Östlig förbindelse bör projekteras och byggas.

## Ärendet

Nacka kommun har fått förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 på remiss. En sammanfattning av remissen framgår av bilaga 1. Remissperioden pågår till och med den 28 februari 2022. 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.

Utgångspunkten för Trafikverket är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. Transportsystemets funktion, användning och miljöpåverkan påverkas även av en rad andra faktorer som inte är en del av infrastrukturplanen, såsom styrmedel, regleringar och upphandlad trafik. För att nå de transportpolitiska målen är infrastrukturen en pusselbit bland flera.

De ekonomiska ramarna för infrastrukturplanen anges i propositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (*prop. 2020/21:151, beslutad av riksdagen i bet. 2020/21: TU16, rskr. 2020/21:409*). Inriktningarna för arbetet anges också av regeringens direktiv den 23 juni 2021 till Trafikverket att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Den gällande nationella planen omfattar tidsperioden 2018–2029.

## Förslagen i remissen

### Ökade ekonomiska ramar för utveckling och vidmakthållande

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.

Jämfört med den gällande nationella planen för 2018–2029 har anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar ökat med 13 respektive 25 procent. Anslaget till utveckling av transportsystemet har ökat med 25 procent jämfört med gällande plan.

### **Begränsat utrymme för nya investeringar**

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. Utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är ytterst begränsat. För att förslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver vissa investeringar i den gällande planen förskjutas i tid. Trafikverket föreslår att detta i första hand bör handla om investeringar som inte påbörjats men vars bedömda kostnad ökat betydligt sedan gällande plan fastställdes. Sammanlagt rör det sig om nio investeringar i gällande plan som föreslås förskjutas i tid så att de slutförs efter 2033, vilket innebär att totalt 11 miljarder kronor förskjuts till efter planperioden. Genom besparingar och omfattningsförändringar minskas kostnaderna med ytterligare 3 miljarder kronor.

### **Kostnadsökningar sker främst i ännu ej påbörjade projekt**

Kostnaderna har ökat för namngivna investeringar i den gällande planen där projekten ännu inte har påbörjats. Kostnaderna för pågående investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 7 procent respektive 12 procent i förhållande till den gällande planen, vilket är något lägre än ökningen av investeringsindex. Kostnaderna för pågående investeringar i järnvägssystem har i genomsnitt ökat med 38 procent sedan gällande plans fastställelse. De beräknade kostnaderna för ännu ej påbörjade investeringar i vägar och banor har i genomsnitt ökat med 50 procent sedan gällande plans fastställelse. Motsvarande ökning för järnvägstekniska system som inte påbörjats är nästan 80 procent. Kostnadsökningarna kan förklaras av förändringar av investeringarnas omfattning eller utformning, dyrare insatsvaror och en generell ökning av bygg- och anläggningskostnader samt på grund av omständigheter som inte varit kända i tidigare utredningsskeden.

### **Järnväg**

Anslaget till vidmakthållande av statliga järnvägar ökar med 25 procent (40 miljarder kronor under planperioden) jämfört med planen 2018–2029. Satsningar fortsätter på de fyra särskilt utpekade transportflöden: Västra stambanan, Södra stambanan, norra godsflödet (Hallsberg–Luleå) och Malmbanan (Luleå–Riksgränsen). Över 80 procent av de namngivna investeringarna är järnvägsinvesteringar. Nära hälften av detta utgörs av de

tre första etapperna av nya stambanor för höghastighetståg, och nära en fjärdedel av järnvägstekniksystem, bland annat kraftförsörjningsåtgärder, trafikledningssystem och det nya digitala signalsystemet ERTMS.

Trafikverket föreslår att 104 miljarder kronor avsätts för nya stambanor under planperioden. De tre objekten där planläggning pågår, Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029. För fortsatt utbyggnad ska en prioritering göras utifrån en systemövergripande utbyggnadsanalys, men inriktningen är att de nya stambanorna i sin helhet ska stå klara kring 2045.

## **Väg**

Av medlen till namngivna investeringar utgörs 15 procent av vägåtgärder. De flesta av dessa syftar till att förbättra trafiksäkerheten, samtidigt som de bidrar till regional utveckling genom förbättrad tillgänglighet. Planförslaget innehåller, förutom pågående investeringar, två nya namngivna åtgärder på väg, nämligen mittseparering av E4 mellan Blåberget och Matfors, och E4 Förbifart Skellefteå med anledning av de stora industrisatsningarna i området. Planeringen för att bygga Sveriges första permanenta elväg på sträckan Hallsberg–Örebro fullföljs.

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 försämrats snabbare under planperioden än vad Trafikverket kan återställa. De ökade underhållsbehoven beror bland annat på tillkomsten av mer komplexa anläggningar, ett växande behov av rekonstruktion av väg- och brokonstruktioner som en följd av att de har uppnått sina tekniska livslängder, ökade trafikmängder och en utveckling mot allt högre fordonsvikter.

## **Enhetens utredning och bedömning**

Enheten för strategisk stadsutveckling har utrett förslagen i remissen i samråd med juridik- och kanslistaben. Bedömningen är att det finns anledning att lämna synpunkter på den föreslagna nationella planen för transportinfrastruktur 2022-2033.

## **Förslag till yttrande**

Ett förslag till yttrande har tagits fram, se bilaga 2, med i huvudsak följande innehåll: Som övergripande synpunkter anges att finansieringen av infrastruktur behöver stärkas än mer än föreslagen nationell plan. Begränsade resurser leder till hårda prioriteringar i stockholmsregionens infrastrukturutbyggnad vilket rimmar illa med rollen som landets

tillväxtmotor. Vidare finns detaljerade synpunkter som berör frågan om finansiering av Skurubron och att Östlig förbindelse bör projekteras och byggas.

Förslag till beslut innebär att kommunstyrelsens stadsutvecklingsutskott föreslår kommunstyrelsen att anta förslag till yttrande.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Förslag till beslut medför inga direkta ekonomiska konsekvenser för Nacka kommun. Ett förändrat beslut om att slopa brukaravgifter till förmån för en heltäckande statlig finansiering av nya Skurubron och en återupptagen projektering och sedermera byggande av Östlig förbindelse, skulle innebära positiva samhällsekonomiska fördelar för Nacka kommun – både för det lokala näringslivet och kommuninvånarna.

### **Konsekvenser för barn**

Förslag till beslut medför inga direkta konsekvenser för barn i Nacka kommun.

### **Bilagor**

1. Sammanfattning av remiss. Remissen i sin helhet finns här: [Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 \(diva-portal.org\)](#)
2. Förslag till yttrande

Charlotte Persson  
Enhetschef  
Enheten för strategisk stadsutveckling

Henrik Svensson  
Översiktsplanerare  
Enheten för strategisk stadsutveckling