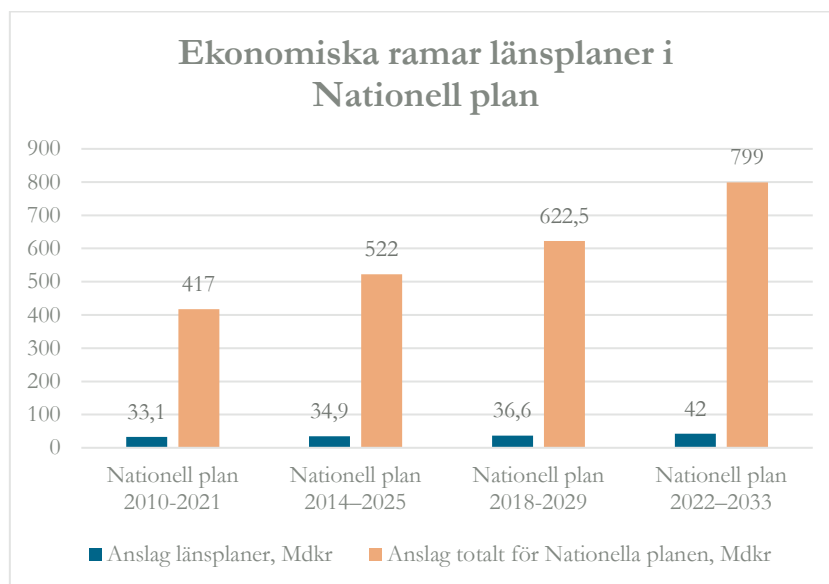




Länsplanernas ekonomiska ramar i den Nationella planen 2022-2033

Vid presentationen¹ av Regeringens beslut om en ny nationell plan för transportinfrastrukturen i Sverige uppgavs att den ekonomiska ramen för länsplanerna var på ungefär 42 miljarder kronor – en ökning med åtta procent jämfört med tidigare plan. Detta har lyfts som en satsning från Regeringens sida, Infrastrukturminister Tomas Eneroth uppgav att det var den ”kraftigaste ökningen vi har sett av länsplanerna²”. Sett till reala termer stämmer detta avseende posten länsplaner. Den nationella planen måste dock ses som en helhet, och jämför man den *andel* som har lagts på länsplanerna är bilden en annan. Länsplanerna är viktiga verktyg för att utveckla den regionala kollektivtrafiken. En relativ minskning av länsplanerna försämrar möjligheten till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, och på så sätt kunna öka det kollektiva resandet.

I Regeringens fastställelsebeslut anges den ekonomiska ramen till 799³ Mdkr för perioden 2022-2033. Utav denna summa utgör ca. 42 Mdkr anslag till länsplaner. Ser man till fastställelsebeslutet för nationell plan för perioden 2010-2021 var den ekonomiska ramen 417 Mdkr. Utav denna summa utgjorde 31,1 Mdkr anslag till länsplanerna.



Tabell 1.⁴

¹ Se <https://www.regeringen.se/49d44a/contentassets/d50874cdf2a44c33a6d3a075e0e683aa/220612-ppt-nationell-plan-webbpublicering.pdf>

² <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/nationell-infrastrukturplan/?id=517cbc53-c688-4ac2-87d1-c325114af1d2&in=1951&out=3534>

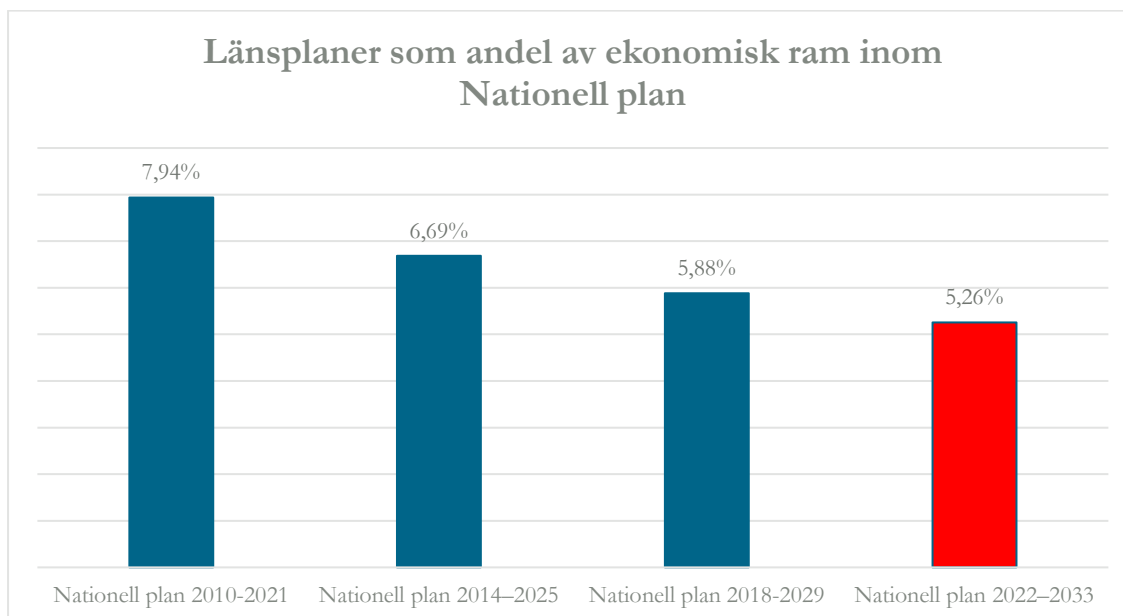
³ Prisnivå 2021, finansiering från banavgifter, trängselavgifter, infrastrukturavgifter och medfinansiering tillkommer.

⁴ Uppgifterna i samtliga tabeller är hämtade ifrån Regeringens fastställelsebeslut för respektive Nationell plan. Anslagen är angivna i 2009, 2013, 2017 resp. 2021 års prisnivå.



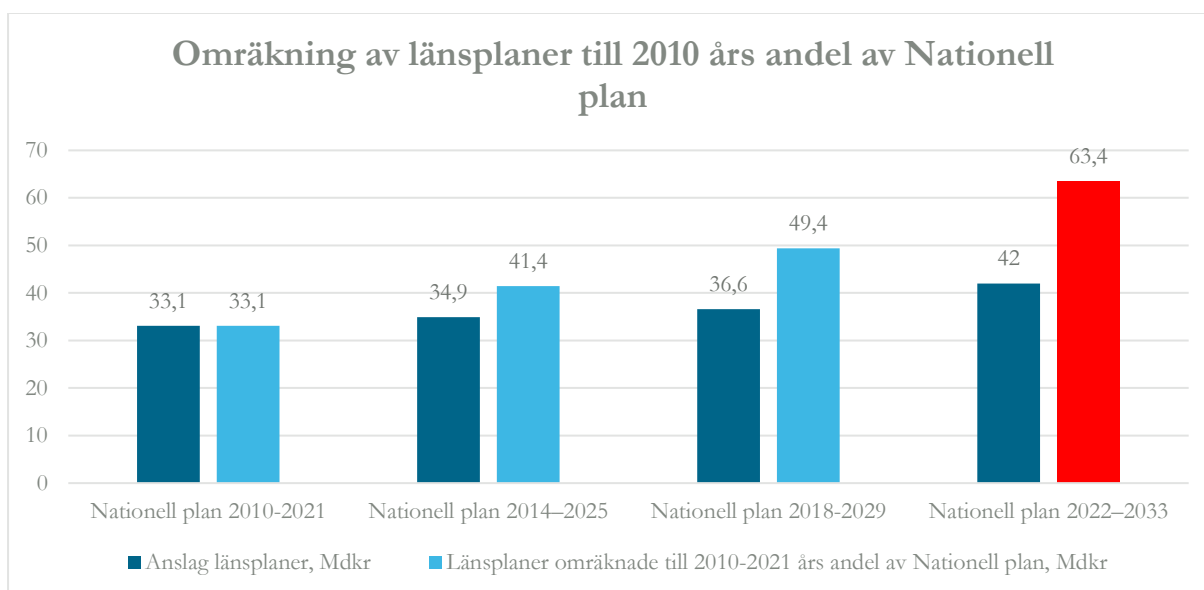


För perioden 2022-2033 utgör länsplanerna 5,26 % av den totala ekonomiska ramen. För perioden 2010-2021 utgjorde länsplanerna 7,94 % av den totala ekonomiska ramen.



Tabell 2.

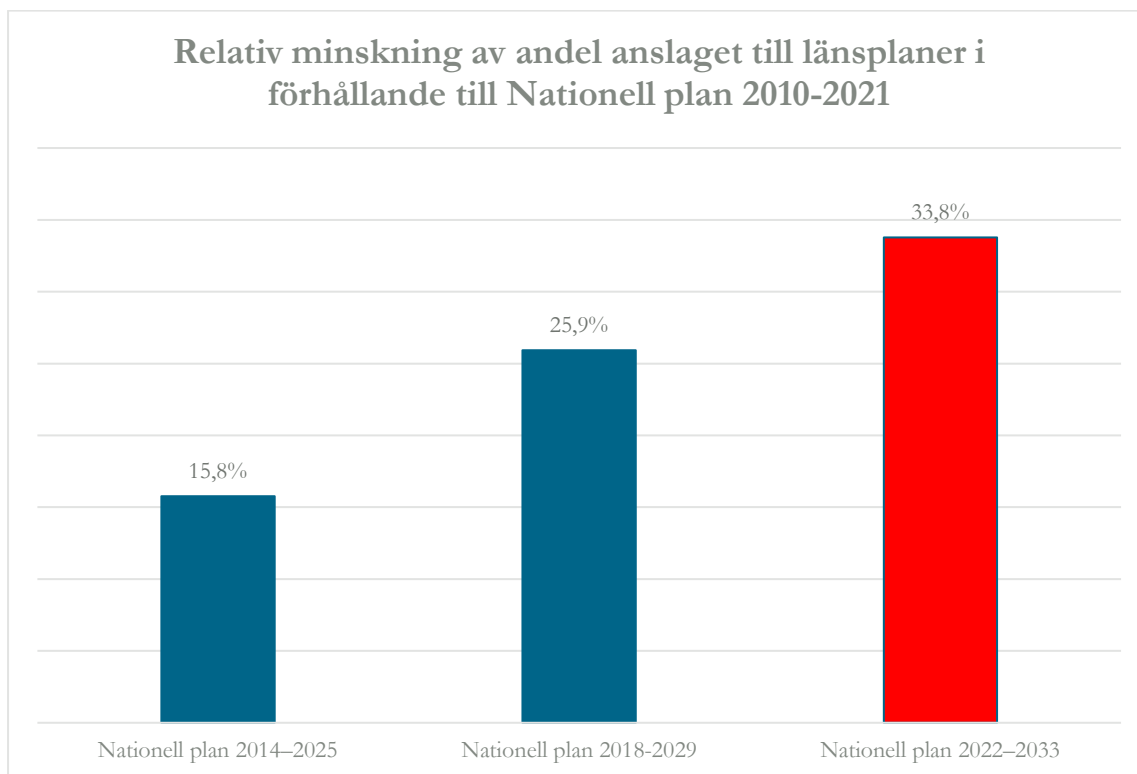
Även om den ekonomiska ramen för länsplanerna för den nuvarande nationella planen har höjts i reala termer i förhållande till tidigare plan, har det skett en minskning i andelen som avsätts till länsplaner, från 7,94 % till 5,26 %. Skulle den ekonomiska ramen för länsplanerna ha utgjort en lika stor andel för årets länsplaner som de utgjorde 2010, då skulle den ekonomiska ramen för länsplanerna ha uppgått till drygt 63 Mdkr, dvs. en skillnad på 21,4 Mdkr jämfört med den nu antagna nationella planen.



Tabell 3. Beräknas ekonomisk ram X Mdkr * 0,0794.



I förhållande till 2010-2021 års nationella plan har anslaget till länsplanerna för 2022-2033 som andel minskat med nästan 34 %.



Tabell 4.

För den regionala kollektivtrafiken är länsplanerna viktiga, då en stor del av landets busstrafik körs på de kommunala vägnäten. Givet detta, kan inte den beslutade planen ses på annat vis än att Regeringen urholkar den ekonomiska ramen för länsplanerna i förhållande till övriga satsningar- det som beskrivs som en historisk satsning är för den regionala kollektivtrafiken en nedprioritering i förhållande till övriga satsningar i den nationella planen. Ser man till bild 1. nedan framgår det att detta är en trend som förstärks under planperioden. Andelen resurser som avsätts till länsplanerna är stadigt minskande över tid.



Ungefärlig fördelning av kostnadsvolymer över tid. Miljoner kronor.

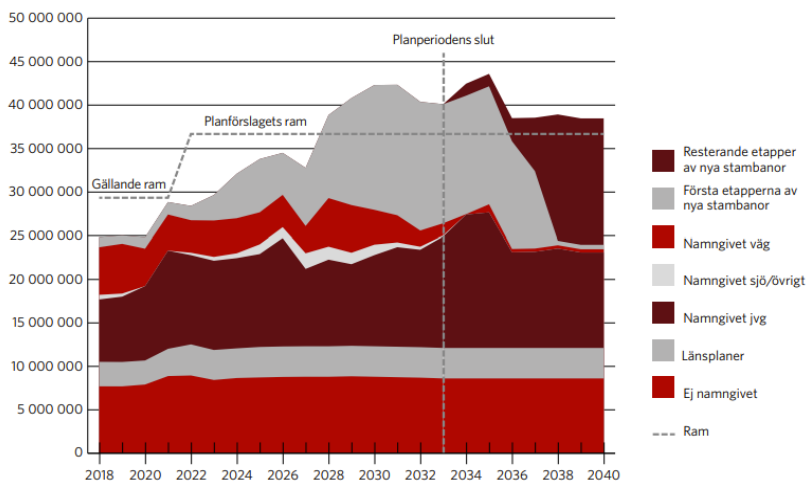


Bild 1. Från Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 – Planen i korthet⁵

Med hänsyn till den betydelse som den regionala kollektivtrafiken kan ha på Sveriges förmåga att uppnå de klimatmål som finns för transportsektorn är denna nedprioritering allvarlig. För att ställa in samhället på en mer transporteffektiv väg borde den ekonomiska ramen för länsplanerna snarare ha höjts som andel av den nationella planen, än denna markanta relativa sänkning.

⁵ Se <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1615329/FULLTEXT01.pdf>