

PM - Fördelning av nationella och regionala medel till transportinfrastruktur i Västmanlands län

Version 2022-03-04

Inför Regionstyrelsen 2022-04-05

Dnr RUF220051



Inledning

I både regionplanen för perioden 2021–2023¹ och regionplanen för 2022–2024 finns uppdrag som sedan hanterats i RUF:s förvaltningsplan kring att öka mängden statliga medel till infrastruktur i länet samt att skapa större klarhet i nuvarande fördelning av statliga medel till Västmanlands län.

Detta PM beskriver fördelningen av statliga medel till infrastruktur i Västmanland län. Det ska också kunna användas för att med ökad kunskap på ett bättre sätt bedriva påverkansarbetet att verka för ökad statlig finansiering till länet. Det ges även en kort beskrivning av det påverkansarbete som sker idag utifrån det arbete som sker inom RUF. Sammantaget utgör detta PM en avrapportering av det uppdrag som getts till RUF inom detta område.

Investeringar i transportinfrastruktur görs både på nationell och regional nivå, varför det är viktigt att få en helhetsbild för länet och inte enbart se till regionala medel utan även nationella medel. Hur fördelningen av regionala medel till länstransportplanerna går till är inte helt känt, men att antal invånare per län och antal kilometer väg per län tas i beaktning är troligt. Därför utgår analysen i detta PM utifrån dessa två parametrar.

Utöver medel till länstransportplanerna avsätts medel till nationella åtgärder i länet. Det gäller åtgärder på det nationella statliga vägnätet samt järnvägsnätet. Detta PM gör även en jämförelse av hur denna fördelning ser ut mellan regionerna inom Trafikverket region Öst. I PM:et har även information från Sydsvenska industri- och handelskammarens analys av nationell plan för åren 2022–2033 inkluderats.

¹ I RP för 2022-2024 finns uppdraget: Under planperioden ska regionstyrelsen genomdriva åtgärder inom ramen för Länstransportplanen samt verka för ökad statlig finansiering. I FVP RUF anges åtgärden: (RF8) Ta fram beslutsunderlag för ny länstransportplan. För ökad statlig finansiering kommer en kartläggning av nuvarande fördelning ske vilken bildar grunden för ett påverkansarbete.

I RP för 2021-2023 finns uppdraget: Under planperioden ska regionstyrelsen verka för ökade anslag från staten, då länets vägnät är underfinansierat. I FVP RUF anges åtgärden: RF14 Genomföra analys av aktuell fördelningsnyckel samt ta fram relevanta underlag för påverkansarbete.

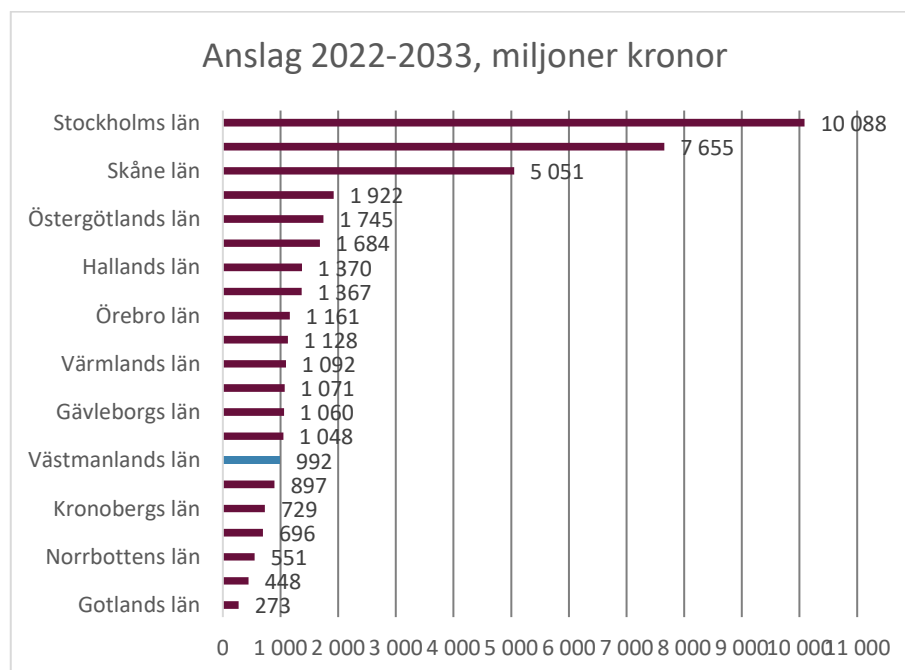
Jämförelse av regionala medel till länstransportplanen

Detta avsnitt syftar till att beskriva hur medel har fördelats mellan landets 21 olika länstransportplaner för kommande planperiod 2022–2033. Dels i rena medel, dels i jämförelse utifrån två parametrar; antal kilometer väg samt befolkning.

Ekonomiska ramar

Regeringen har under perioden 2022–2033 lagt fram en ram om 799 miljarder kronor för transportinfrastrukturåtgärder. Av dessa har drygt 42 miljarder kronor avsatts som preliminär ram till landets 21 länsplaner, vilket är en ökning med cirka 6 miljarder kronor jämfört med föregående planperiod. Ökningen är dock inte i samma storleksordning som ökningen av totala ramen för nationell plan, procentuellt sett. Även historiskt har ramen för nationell plan ökat mer än ramen för länsplanerna, samtidigt som länsplanernas uppdrag blivit mer omfattande².

Under perioden 2022–2033 har Västmanlands län preliminärt tilldelats en ram om 992 miljoner kronor, vilket motsvarar 2,4 procent av den totala summan av 42 miljarder kronor. Det är en ökning med 165 miljoner kronor från 827 miljoner kronor i förra planen, och procentuellt sett är länets andel ungefär lika stor som i föregående planperiod. Sex län har en mindre tilldelad planram än Västmanland.

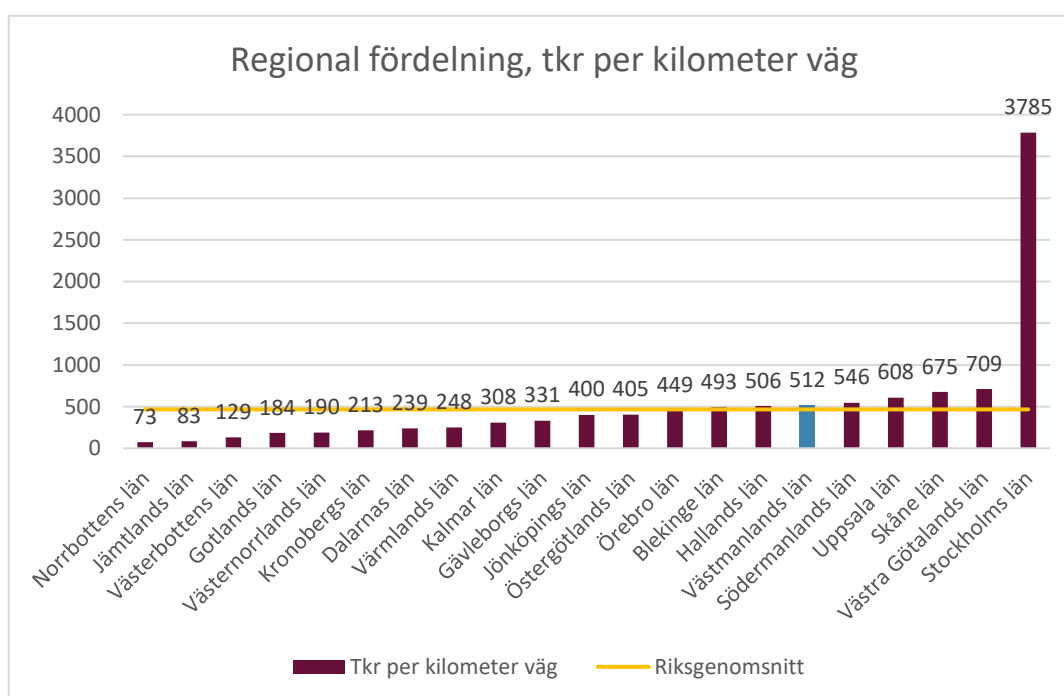


Figur 1. Fördelning av medel till länstransportplaner 2022–2033, preliminära ramar. Källa: Trafikverket

² SKR – Regionernas inflytande, FRAMTAGANDE AV REGIONALA LÄNSTRANSPORTPLANER OCH NATIONELL TRANSPORTPLAN FÖR 2018-2029 (2018)

Regionala medel i förhållande till vägnät

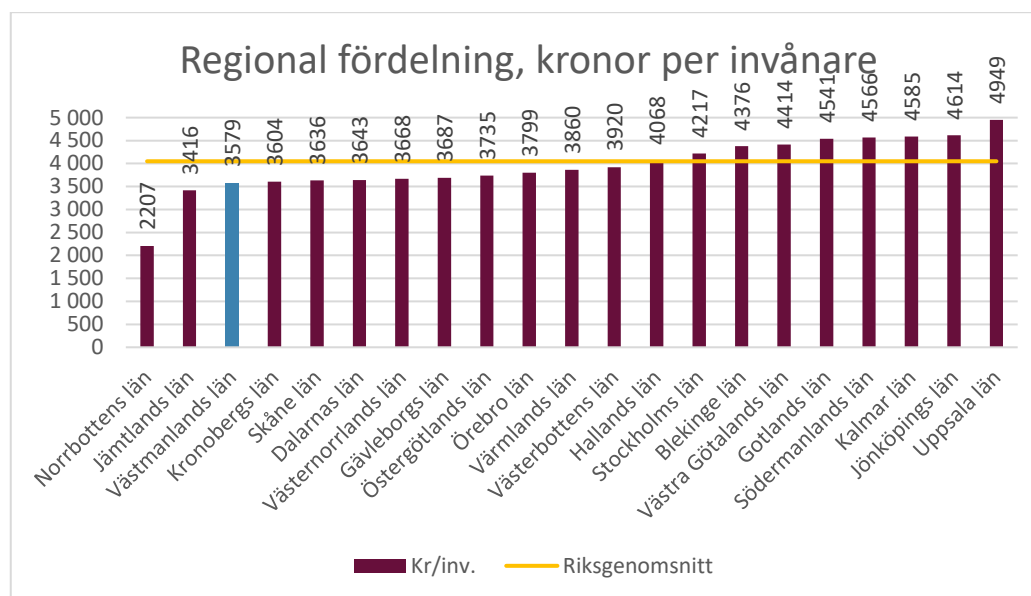
Västmanlands län är ett av de minsta länen i landet sett till ytan och har även ett av landets kortaste vägnät. I Västmanlands läns finns det 1 937 kilometer riks- och länsvägar, borträknat nationella stamvägar som planeras inom ramen för nationell plan. Dessa 1 937 kilometer väg motsvarar 2,1 procent av motsvarande vägar i landet, vilket kan sättas i förhållande till de 2,4 procent som tilldelades länet av den totala ramen avsatt till länstransportplaner. När det gäller väglängd i förhållande till avsatta medel ligger Västmanlands län därmed på en sjätte plats i landet med 512 000 kronor per kilometer väg, vilket är strax över genomsnittet.



Figur 2. Regionala medel till länstransportplaner i förhållande till väglängd i kilometer. Väglängd avser total längd Europa-, riks- och länsvägar exklusive nationella stamvägar. Källa: SCB och Trafikverket NVDB.

Regionala medel sett till befolkning

I Västmanlands län bodde strax över 277 000 invånare år 2020. Det motsvarar 2,7 procent av befolkningen i landet. I förhållande till befolkningen får Västmanlands län tydligt mindre investeringsmedel till länstransportplanen än genomsnittet, där Västmanlands län placerar sig på en tredje plats från slutet. Föregående planperiod låg Västmanlands län på sista plats i samma jämförelse. Skillnaderna mellan länen som ligger under rikssnittet är dock relativt liten.



Figur 3. Regionala medel till länstransportplaner i förhållande till folkmängd. Källa: SCB och Trafikverket.

Jämförelse av nationella medel inom Trafikverket region Öst

Detta avsnitt syftar till att beskriva hur mycket medel från den nationella planen som är planerat att användas till åtgärder i Västmanlands län. Nationell plan omfattar åtgärder på stamvägar, järnvägsnätet och för sjöfart. Stamvägar i Västmanland innefattar E18, E20, riksväg 56 och riksväg 70.

Analysen utgår från Trafikverket region Östs verksamhetsplan för åren 2022–2029. Planeringen jämförs med övriga fyra regioner som ingår i Trafikverket region Öst. Dessa fyra är Region Uppsala, Region Sörmland, Region Östergötland och Region Örebro län.

Finanser

Finanser är ett begrepp som Trafikverket använder för att beskriva vilka typer av investeringar som avses och till vilket trafikslag. Nedan beskrivs finanserna i verksamhetsplanen för investeringsverksamheten kopplat till nationell plan.

- Trimningsåtgärder under 100 miljoner kronor (trafikslagsövergripande)
- Namngivna vägåtgärder över 100 miljoner kronor
- Namngivna järnvägsåtgärder över 100 miljoner kronor
- Namngivna sjöfartsåtgärder över 100 miljoner kronor
- Bärighetsåtgärder

Förutsättningar

Trafikverket ansvarar för planeringen av de medel som avsätts från den nationella planen, både till namnsatta objekt och trimningsåtgärder. Trafikverkets verksamhetsplanering för investeringsverksamheten sker i sexårscykler. Ju tidigare en åtgärd ligger i verksamhetsplanen desto mer mogen för genomförande är den. Det som redovisas i tabellerna är planerad verksamhet, vilket skulle kunna innebära att medel omfördelas till andra åtgärder om planeringen kräver en justering. De åtgärder som har pågående produktion och som har tilldelade medel flyttas i regel inte.

Medel som redovisas i detta PM är endast medel som tillhör investeringsverksamheten. Därmed redovisas inte hur mycket medel som avsätts i Västmanlands län för underhåll och reinvesteringar.

Trafikverket är indelat i sex regioner över landet och det är endast verksamhet som ingår i Trafikverket region Östs ansvar som redovisas. Därmed ingår till exempel inte objekt som Ostlänken, då den planeringen sker på nationell nivå inom Program Nya stambanor.

Planerad verksamhet i Västmanlands län på nationell nivå

Nedan i figur 4 redovisas planerad verksamhet på nationell nivå för åren 2022–2029 i Västmanlands län, vilket totalt uppgår till drygt 2,5 miljarder kronor. I Västmanlands län är det framförallt namngivna vägobjekt i den nationella planen som bidrar till volymen av planerade medel. Några av de större åtgärder som kan nämnas är utbyggnaden till motorvägsstandard på E18 sträckan Köping-Västjädra, utbyggnaden till mötesfri landväg på väg 56 Kvicksund-Västjädra samt muddring av farleden i Mälaren.

Summa per finans	2022–2029 (tkr)
Trimningsåtgärder	834 300
Namngivna vägåtgärder	1 551 200
Namngivna järnvägsåtgärder	0
Namngivna sjöfartsåtgärder	101 621
Bärighetsåtgärder	31 100
Totalt alla finanser	2 518 200

Figur 4. Planerad verksamhet i Västmanlands län 2022–2029 per finans.

Figur 5 visar en jämförelse för samtliga finanser mellan Västmanlands planerade verksamhet och övriga regioner inom Trafikverket region Öst. Här kan utläsas att Västmanland ligger i mitten av regionerna sett till planerade investeringsmedel. I jämförelse med de andra länen inom Trafikverket region Öst så är det framförallt Örebro län som skiljer sig från övriga län. Det beror på det namngivna järnvägsobjektet Hallsberg-Degerön som inrymmer mycket medel från den nationella planen.

Län	Planerat 2022–2029 (tkr)
Uppsala	2 858 700
Södermanland	1 683 200 exkl. Ostlänken
Östergötland	1 659 800 exkl. Ostlänken
Örebro	8 612 000 inkl. Hallsberg-Degerön
Västmanland	2 518 200

Figur 5. Planerad verksamhet i övriga län 2022–2029 inom Trafikverket region Öst.

Trimningsåtgärder i Västmanland

Det är inte enbart namngivna objekt i nationell plan som planeras och genomförs i länen, det planeras även trimningsåtgärder inom ramen för nationell plan som framgår av figur 6 nedan. Trimningsåtgärder innebär åtgärder under 100 miljoner kronor. I jämförelse med övriga län inom Trafikverket region Öst så har Västmanland mest medel planerat inom trimningsåtgärder för åren 2022–2029 med sina över 800 miljoner kronor. Exempel på trimningsåtgärder som är planerat i Västmanlands län är planskildhet över järnvägen i Sala, plattformsåtgärder i Fagersta samt kapacitetshöjande åtgärder på E18 genom Västerås.

Län	Trimningsåtgärder 2022–2029 (tkr)
Uppsala	471 685
Södermanland	526 841
Östergötland	557 692
Örebro	602 804
Västmanland	834 300

Figur 6. Planerade medel för trimningsåtgärder 2022–2029 inom ramen för nationell plan.

Åtgärder utanför Västmanlands län

Det är även viktigt att beakta att även åtgärder som genomförs utanför Västmanlands län har effekter och nyttor för Västmanlands län. Nedan ges exempel på åtgärder som geografiskt inte ligger inom länet men som är mycket viktiga och som skapar stora värden för transportsystemet även i Västmanlands län. Medel för dessa redovisas inte i tabellerna ovan.

- Väg 56 Katrineholm-Alberga
- Södertälje sluss
- Fyrspår Mäljarbanan Tomtebodavägen-Kallhäll

Sydsvenska industri- och handelskammarens rapport: Hela kungariket och halva pengarna

Sydsvenska industri- och handelskammaren har i sin rapport *Hela kungariket och halva pengarna*³ analyserat fyra nationella planer med ett totalt tidsspann om 23 år, inkluderat det nya förslaget till nationell plan för perioden 2022–2033. Rapporten analyserar namngivna investeringsobjekt i nationell plan som kan relateras till ett län. Vidmakthållande och investeringar såsom införandet av signalsystemet ERTMS ingår inte i analysen. Syftet med rapporten är att redovisa och analysera den regionala fördelningen av namngivna objekt i den nationella planen.

Nya satsningar i förslag till nationell plan 2022–2033 som inte funnits med i tidigare nationell plan utgör enbart 12 miljarder kronor av en total investeringsbudget på cirka 330 miljarder kronor för namngivna objekt. Detta visar på att konkurrensen för nya objekt i nationell plan är hård. Analysen nedan fokuserar på fördelning av medel i det nya förslaget till nationell plan.

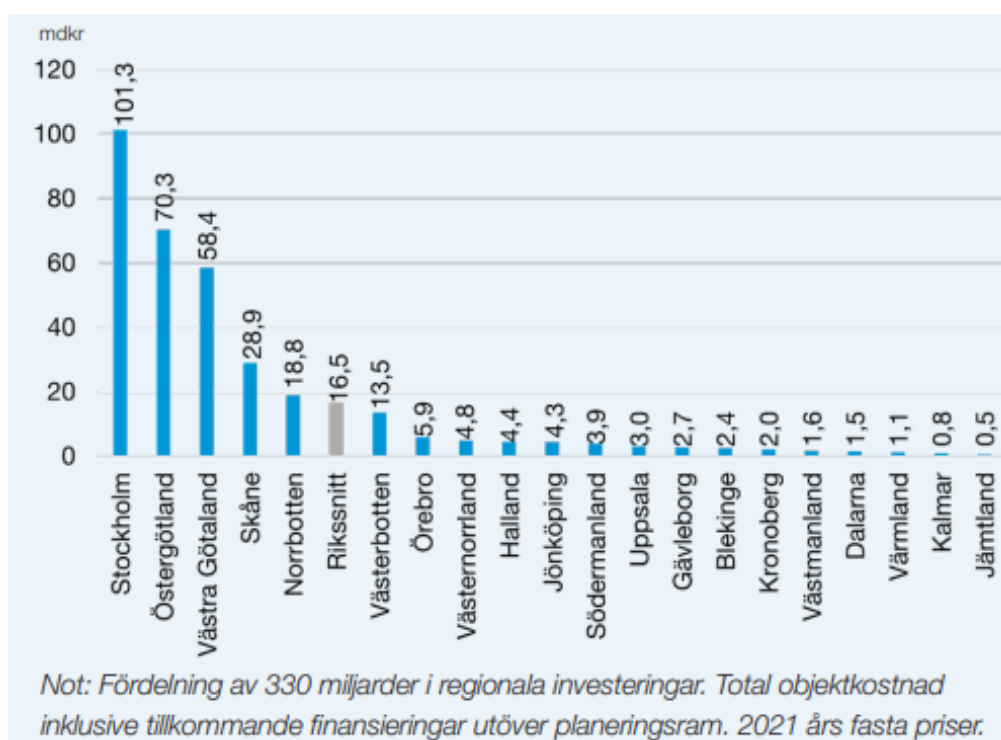
Analysen har skett främst utifrån två faktorer, dels fördelning av investeringsmedel per län i absoluta tal, dels fördelningen per invånare i respektive län. Analysen visar att de regionala skillnaderna av satsningar på det nationella transportsystemet inte minskar, snarare har skillnaden ökat mellan länen jämfört med tidigare planperioder. Liksom i vår analys ovan hamnar Västmanlands län hamnar långt ner på listan vad gäller tilldelning av medel.

³ Sydsvenska industri- och handelskammaren - Hela kungariket och halva pengarna, 2022

Nationella medel sett till fördelning per län i kronor

I figur 7 redovisas den totala investeringspotten i förslag till nationell plan 2022–2033 fördelat per län. Av den totala ramen på 330 miljarder kronor för investeringar som kan relateras till ett län, så tillfaller cirka 1,6 miljarder kronor Västmanland. Vilket resulterar i att Västmanland hamnar på en femte plats från slutet gällande investeringsmedel. Detta är samma placering som i nationell plan 2018–2029.

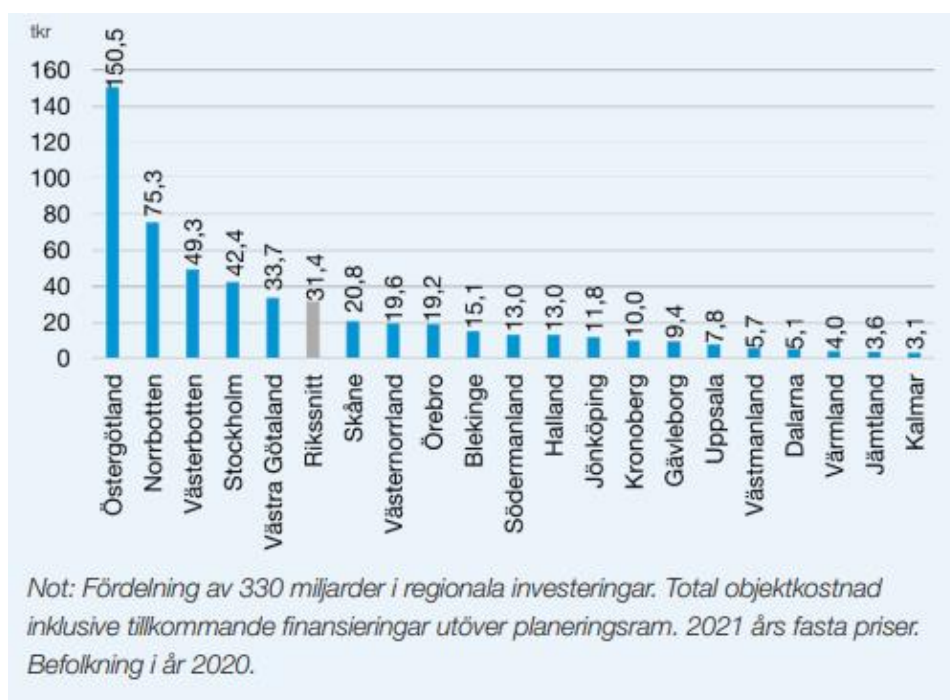
Det som gör att medel i Östergötland, Södermanland och Örebro skiljer sig från den jämförelse som gjorts för länen inom Trafikverket region Öst beror framförallt på två saker, Ostlänken och Trafikverkets indelning av objekt i länen. För Östergötland och Sörmland beror den stora skillnaden på Ostlänken som inte är inkluderat i jämförelsen av länen inom Trafikverket Region Öst. När det gäller Örebro län så är den stora skillnaden ett namngivet objekt på riksväg 50, Nykyrka – Brattebo backe och objektet Hallsberg-Degerön. Dessa två objekt genomförs i både Östergötland och Örebro. Men i Trafikverkets verksamhetsplan belastar båda objekten endast Örebro län.



Figur 7. Nationella investeringsobjekt 2022–2033 per län. Källa: Sydsvenska industri – och handelskammaren.

Nationella medel sett till investering per län per invånare

I Västmanlands län bodde över 277 000 invånare år 2020. Det motsvarar 2,7 procent av befolkningen i landet och placerar Västmanland på plats 13 av 21. I förhållande till befolkning får Västmanlands län tydligt mindre investeringsmedel i den nationella planen än genomsnittet, där Västmanlands län placerar sig på en femte plats från slutet. I föregående analys av den nationella planen för perioden 2018–2029 låg Västmanland även då på en femte plats sett till nationella investeringsmedel fördelat per invånare.



Figur 8. Nationella medel sett till investeringar 2022–2033 per län. Källa: Sydsvenska industri- och handelskammaren.

Sydsvenska industri- och handelskammarens slutsats

Sydsvenska industri- och handelskammaren är tydliga med att genom att fortsätta trenden med snedfördelning av investeringsmedel i nationell plan till storstadsregionerna Stockholm och Västra Götaland, missas det övergripande målet med statens satsningar på väg och järnväg som är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. En viss snedfördelning till fördel för storstadsregionerna kan vara motiverat, men inte i så pass stor utsträckning som nu är fallet. Detta innebär inte att medel ska fördelas jämnt per län, men sett över en lång tidsperiod bör det ske satsningar som är påtagliga i hela landet. Detta innebär inte att medel ska fördelas jämnt per län, men sett över en lång tidsperiod bör det ske satsningar som påtagliga i hela landet.

Analys och slutsats

Analysen av fördelningen av statliga medel till infrastruktur till Västmanlands län kompliceras av att denna kommer från flera olika källor. I detta PM har vi valt att fokusera på de viktigaste och ställa finansieringen mot befolkningens storlek och vägnätets längd när det gäller fördelningen av medel till länstransportplanen. Utifrån dessa parametrar ser vi dock att Västmanland placerar sig väldigt olika. I förhållande till väglängd ligger Västmanland strax över riksgenomsnittet och placerar sig på en sjätte plats i en jämförelse mellan samtliga 21 län. När det gäller befolkning får länet dock tydligt mindre medel till länstransportplanen per invånare än genomsnittet i riket. Endast 2 län av 21 har en lägre summa per invånare än Västmanland.

Fel! Ogiltig länk.

	Anslag 2022– 2033 mkr	Väglängd tkr/km-väg	Befolkning kr/inv.
Västmanlands län	992 (15)	512 (6)	3579 (19)
Genomsnitt i riket	2001	466	4049

Figur 9. Sammanfattning av regional jämförelse. Västmanlands läns placering i förhållande till övriga 21 län inom parentes.

När det gäller medel i den nationella planen är det tydligt att det är antal och storlek på namngivna objekt som är avgörande för om andelen nationella medel är hög eller låg för ett visst län. Hur prioritering sker gällande vilka namngivna objekt som kommer med i nationell plan är inte tydlig. Analys av tilldelning per invånare samt den totala investeringskostnaden per län har gjorts av Sydsvenska industri- och handelskammaren för investeringsmedel i den nationella planen. Utifrån den analysen hamnar Västmanlands län långt under rikssnittet. När det gäller tilldelning per invånare och den totala investeringskostnaden hamnar Västmanlands län på en femte plats. -

Utifrån jämförelsen med länen som ingår i Trafikverket region Öst hamnar Västmanlands län i mitten utifrån den totala investeringskostnaden som är planerat i länen. Utöver namngivna objekt i den nationella planen genomförs också trimningsåtgärder, det vill säga åtgärder under 100 miljoner kronor. I Västmanlands län har Trafikverket planerat trimningsåtgärder för cirka 834 miljoner kronor under åren 2022–2029. Här ligger Västmanland högt i jämförelse med övriga län inom Trafikverket region Öst, och dessa medel finns inte inräknat i Sydsvenska industri- och handelskammarens analys.

Utifrån de parametrar som har analyserats för nationella medel så placerar sig Västmanlands län olika beroende på om jämförelsen sker med hela landet eller med länen inom Trafikverket region Öst.

Slutsatsen när det gäller regionala medel till länstransportplanen är att Västmanlands län hamnar över rikssnittet i förhållande till väglängd. I jämförelse med antal kronor per invånare hamnar Västmanlands län dock under rikssnittet, tillsammans med ytterligare 12 län. Eftersom skillnaden i kronor mellan länen under rikssnittet kan anses som relativt liten så är slutsatsen att Västmanlands län inte på entydigt sätt är mer förfördelat än något annat av de 12 länen under rikssnittet. För att kunna göra en mer detaljerad analys av tilldelning behöver tillvägagångssättet av fördelningen av medel till länstransportplanerna bli mer transparent.

Slutsatsen när det gäller nationella medel är att Västmanlands län inte på ett entydigt sätt är förfördelat jämfört med andra län utifrån de analyser som har gjorts. Även om det finns behov och brister i Västmanlands län som behöver att åtgärdas så är behoven stora i hela landet.

Påverkansarbete

Påverkansarbetet för att öka ramarna för regionala medel sker unisont från landets alla regioner. En önskad åtgärd är att vissa statliga potter ska utgå och att dessa medel istället ska fördelas ut till länsplanerna, för att skapa större nyttor.

Behovet av både ökade planramar och ökad transparens kring fördelningen av ramarna är en viktig fråga som ofta diskuteras och påtalas i de forum Region Västmanland verkar i. Detsamma gäller även påverkansarbetet att få in nya objekt i nationell plan som är till gagn för Västmanland. Det är frågor som lyfts i exempelvis remissvar och på hearingar gällande infrastrukturplaneringen såsom inriktningsunderlag och förslag till nationell plan. Både enskilt från regionen, och i det storregionala samarbetet En Bättre Sits via Mälardalsrådet. Frågan om planramar är också högst aktuell i andra forum, såsom på tjänstepersonsnivå i Trafikverkets samverkan för länsplaneupprättare samt samverkansorganet KOMEXP som samlar landets länsplaneupprättare och som har ett nära utbyte med Sveriges kommuner och regioner (SKR).

Fortsatt arbete att verka för ökad statlig finansiering gällande infrastruktur i Västmanland fortlöper både på politisk nivå och tjänstepersonsnivå. Detta är en del av det löpande arbetet kring infrastrukturplaneringen inom den regionala utvecklingsförvaltningen.