

**Handläggare**  
Kommunstyrelseförvaltningen  
Sofia Eneborg  
Strategisk trafikplanerare  
08-5782 9368  
[Sofia.Eneborg@tyreso.se](mailto:Sofia.Eneborg@tyreso.se)

**Handlingstyp**  
Tjänsteskrivelse  
**Datum**  
2020-11-30

**Sida**  
1 (4)  
**Diarienummer**  
KSM 2020 1569

**Mottagare**  
Hållbarhetsutskottet

## **Yttrande över Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen**

### **Kommunstyrelseförvaltningens förslag till hållbarhetsutskottet för beslut i kommunstyrelsen**

- Södertörnskommunernas yttrande antas som Kommunstyrelsens svar på remissen Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen

Kommunstyrelseförvaltningen

Stefan Hollmark  
Kommundirektör

Sara Kopparberg  
Chef samhällsbyggnadskontoret

## Sammanfattning

Regeringen gav i juni 2020 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen, vilket utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner.

Trafikverkets uppdrag är att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Infrastrukturen i hela landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen nås. Att klimatmålen ska nås är en central utgångspunkt för planeringen. Vägledande för inriktningsunderlaget är ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de transportpolitiska principerna.

Tyresö kommun lämnar inget eget yttrande utan ställer sig bakom det gemensamma yttrande från Södertörnskommunerna, se bilaga.

## Beskrivning av ärendet

Regeringen gav i juni 2020 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen, vilket utgör det första steget mot en ny nationell plan samt länsplaner.

## Befolkningsökning

Från 2017 till 2040 förväntas befolkningen öka vilket beräknas leda till att resandet per person ökar med cirka 10 procent, vilket tillsammans med befolkningsökningen ger en ökning av persontransportarbetet med 25–30 procent. Under perioden förväntas inrikes varuproduktion samt export och import av varor öka med i storleksordningen 50 procent, vilket leder till att inrikes transportarbete ökar med ungefär lika mycket. Trafikökningen beräknas bli störst i landets befolkningstätaste regioner, men klart större utanför själva tätorterna än inom dem. Även om trafikutvecklingen är osäker i olika avseenden bedömer Trafikverket att slutsatserna och rekommendationerna i inriktningsunderlaget är robusta för dessa osäkerheter. Det beror framför allt på att såväl behovet av drift- och underhållsmedel som rangordningen av åtgärder och investeringar inte påverkas i särskilt hög grad av variationer i trafikutvecklingen.

## Klimatmål

Utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) år 2030 ska vara 70 procent lägre än år 2010, och vara i princip noll år 2045. I uppdraget att ta fram inriktningsunderlaget anges att planeringen ska utgå från förutsättningar som gör att målen nås på ett kostnadseffektivt och hållbart sätt, samt med hänsyn till andra transportpolitiska mål och principer. Trafikverkets analyser visar att det är kostnadseffektivt att nå klimatmålen genom en kombination av

omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. Det betyder att komponenter från alla tre faktorerna fordon, drivmedel och ett transporteffektivt samhälle ingår.

### **Underhållsbehov**

Behoven av medel för att upprätthålla dagens funktionalitet överstiger de befintliga ramarna. Regeringen och riksdagen ökade ramen för den befintliga nationella planen för transportsystemet med 100 miljarder kronor jämfört med den föregående planen. Av dessa avser 59 miljarder investeringar, 11 miljarder vägunderhåll och 30 miljarder järnvägsunderhåll. Ökade medel till underhåll har bland annat möjliggjort viktiga satsningar på prioriterade transportflöden, till exempel på Södra stambanan och Västra stambanan. På vägsidan går nedbrytningen allt snabbare, och både det låg- och högtrafikerade vägnätet försämras successivt. Sammantaget leder detta till en successiv standardsänkning av både väg- och järnvägsnäten. Det kan medföra längre res- och transporttider och förseningar.

### **Vårda det trafikverket har**

Vartefter en anläggnings skick försämras blir den dyrare att återställa. Långsiktigt är det billigare att förebygga problem än att ta hand om akuta problem när de uppstår. Även om stora infrastrukturinvesteringar kommer att färdigställas det kommande decenniet så är det ett relativt litet tillskott jämfört med all den infrastruktur som redan finns. Det mest avgörande för transportsystemets funktion är därför att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt.

### **Transportplanering**

Transportsystemet utgörs också av de transporttjänster som olika aktörer tillhandahåller, av fordonen och bränslena som används av resenärer och transportörer, av digital infrastruktur och digitala tjänster och av offentliga styrmedel som skatter, regleringar och lagstiftning. Det är viktigt att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen effektivt som en del i arbetet med fyrstegsprincipen.

### **Ekonomiska ramar**

De resurser som krävs för att genomföra namngivna investeringsåtgärder i enlighet med den gällande nationella planen tillsammans med de resurser för vidmakthållande som krävs för att upprätthålla dagens funktionalitet inte kommer att rymmas inom de totala ekonomiska ramar som anges, förutom möjligen inom den högsta ramnivån (996 miljarder kronor) som avser en sextonårig planperiod. Och då kommer det ändå inte att finnas utrymme för några nya investeringar utöver de som finns i den gällande planen. Detta beror på att de årliga anslagsbehoven för vidmakthållande överstiger

planeringsramsnivån i den gällande planen, men också på att kostnaderna för namngivna objekt har ökat. Att kostnaderna har ökat beror på att objekten till stor del kräver finansiering efter planperiodens slut och på att kostnaderna för att färdigställa dem har ökat jämfört med vad som gällde då planen fastställdes.

Trafikverket sammanfattar att de angivna ramen på 622,5 miljarder kronor inte räcker för att genomföra samtliga objekt i den gällande planen, givet planens anslag till underhåll och andra områden. Det beror dels på att flera objekt i gällande plan till stor del kräver finansiering efter nuvarande planperiods slut, och dels på att kostnaderna för att färdigställa dem har ökat jämfört med vad som gällde då planen fastställdes. Samtidigt räcker inte medlen i den gällande planen för att upprätthålla funktionaliteten i befintlig infrastruktur, så för att kunna upprätthålla funktionaliteten behöver medel omfördelas från investeringar till vidmakthållande jämfört med gällande plan. Sammantaget innebär detta att en del av investeringarna i gällande plan måste utgå, skjutas på framtiden eller finansieras på annat sätt i de flesta inriktningar.

### **Tyresö kommuns synpunkter**

Tyresö kommun lämnar inget eget yttrande utan ställer sig bakom det gemensamma yttrande från Södertörns kommunerna, se bilaga.

### **Prövning av barnets bästa**

Ärendet bedöms inte beröra barn varför någon prövning av barnets bästa inte har genomförts.