

**Handläggare**  
Kommunstyrelseförvaltningen  
Sofia Eneborg/Ebba Larsson  
08-578 292 52  
Strategisk trafikplanerare/mobilitetsstrateg  
ebba.larsson@tyreso.se

**Handlingstyp**  
Tjänsteskrivelse

**Datum**  
2021-12-21

**Sida**  
1 (4)  
**Diarienummer**  
KSM2021-1346

**Mottagare**  
Hållbarhetsutskottet

## **Svar på remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033**

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

- Det södertörnsgemensamma yttrandet antas som Tyresö kommuns svar på remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033.

Kommunstyrelseförvaltningen

Elin Waltersson  
Tf. Kommundirektör

Charlotta Klinth  
Tf. Chef samhällsbyggnadskontoret

## Sammanfattning

Trafikverket fick i juni 2021 i uppdrag av regeringen att upprätta ett förslag till en nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen planerar att fastställa den nationella planen våren/sommaren 2022. Remisstiden sträcker sig till den 28 februari 2022, Tyresö kommun avser att svara på förslaget genom det framtagna Södertörnsgemensamma yttrandet.

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.

## Beskrivning av ärendet

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå.

Regeringens direktiv är dock att den gällande planen ska fullföljas, vilket är en förutsättning som till stor del styr innehållet i planförslaget. Utrymmet inom utvecklingsanslaget är i och med detta redan in-tecknat av den gällande planen, eftersom många av investeringarna har genomförandetider som sträcker sig bortom planperioden 2018–2029. Om man lägger ihop den gällande planens kostnader för den resterande planperioden 2022–2029 med kostnaderna för de objekt vars genomförandetid fortsätter in i nästa planperiod 2030–2033, samt medel till ej namngivna poster, summeras den finansiella ramen för den nya nationella planen till 353 miljarder kronor.

Nära hälften av medlen i infrastrukturplanen används till vidmakthållande av vägar och järnvägar. Av de namngivna investeringarna (inklusive etapperna av nya stambanor) utgör nära 40 procent av planen, där drygt 80 procent är järnvägsinvesteringar, 15 procent väginvesteringar och resten sjöfartsinvesteringar. I förslaget poängterar Trafikverket att de fortsätter rusta, bygga ut och modernisera järnvägen och att de ser stora vägunderhållsbehov och något mindre väginvesteringar tillkommer.

För att planförslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver vissa investeringar i den gällande planen förskjutas i tid. Trafikverket föreslår en förskjutning i tid som i första hand handlar om investeringar som inte påbörjats men vars bedömda kostnad ökat betydligt sedan gällande plan fastställdes. Den ökade kostnaden av Trafikverkets namngivna projekt beror på att de ingår i stora, komplexa och långa samhällsutvecklingsprocesser, där all kunskap om framtiden inte finns. Projekten innefattar många olika aktörer och perspektiv. Den ursprungliga utformningen och omfattningen kan med andra ord förändras under projektets gång som då påverkar de finansiella ramarna. Trafikverket vill prioritera åtgärder för att utveckla kalkyler för säkrare och effektivare kostnadsbedömningar i tidigt skede samt minskade kostnadsökningar under genomförandefasen.

För väginvesteringar har kostnadseffektiva åtgärder för att minska antalet omkomna prioriterats. Vidare anger planförslaget en ökning av anslaget för trimnings- och miljöåtgärder då de är kostnadseffektiva åtgärder som kan förbättra funktionen i befintlig infrastruktur och minska infrastrukturens miljöpåverkan.

Vidare diskuterar Trafikverket att planen bidrar till uppfyllelse av klimatmålen genom att en övervägande del av investeringarna är järnvägsinvesteringar. Planförslaget passar även in med klimatmålen genom att planeringen utgår från ett scenario där styrmedel finns för att dämpa vägtrafiken och att transportmedel styra mot elektrifiering, och att de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt.

Planförslaget innehåller en särskild pott till cykelåtgärder längs statliga vägar. Under planperioden tänker Trafikverket fokusera på åtgärder som skapar goda förutsättningar för barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. En del av denna pott föreslås gå till samfinansiering av länsplanernas renodlade cykelåtgärder, både namngivna åtgärder och trimningsåtgärder, längs statliga allmänna vägar. Trafikverket föreslår också att länsplaneupprättarna med minst motsvarande summa som de får i samfinansiering, ska planera och genomföra åtgärder på det regionala vägnätet som bidrar till ökad och säker cykling.

Trafikverket föreslår att 1 miljard kronor per år avsätts till stadsmiljöavtal fram till 2030, vilket Trafikverket anser är en lämplig brytpunkt för att möjliggöra en utvärdering av systemet med stadsmiljöavtal i syfte att kunna föreslå hur de bör utvecklas.

## **Tyresö kommuns synpunkter**

Tyresö kommun ställer sig bakom det Södertörns gemensamma yttrandet och lämnar inget specifikt yttrande från kommunen.

### **Prövning av barnets bästa**

Barn och ungas påverkan av den nationella transportplanen beaktas något i förslaget. Satsningar som presenteras för cykel kan i stort ses som ett sätt för barn och unga att resa mer självständigt och att trafiksäkerheten för barn och unga behöver bli bättre, speciellt vid skolor men även vid mötesplatser och vid fritidsaktiviteter för barn och unga. För att fullständigt tydliggöra effekterna av planförslaget för barn och unga hade det varit bra om en separat barnkonsekvensbedömning gjorts.

## **Bilagor**

Missiv Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033

Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033, Rapport

Förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033, Planen i korthet

Remissyttrande från Södertörns kommunerna över nationell plan för transportinfrastruktur 2022-2033