



# Yttrande till Nationell plan för infrastrukturen 2022-2033

## Sammanfattning

Värmdö kommun har beträffs tillfälle att yttra sig över förslag till nationell infrastrukturplan för 2022-2033. Kommunen anser sammanfattningsvis att ramarna borde revideras för att uppnå större samhällsnytta, klimatnytta och framkomlighet. Kommunen anser även att principen om att varje generation ska bära sina egna kostnader måste upprätthållas och att planen inte kan övertECKna nästa planperiod. Värmdö anser även att Skurubron och Östlig förbindelse ska läggas in som namngivna projekt.

## Generella synpunkter

Värmdö kommun anser att uppdragen som Trafikverket har fått i direktiven, har medfört att medel inte används där de ger mest nytta. De tilldelade ramarna räcker inte för att uppfylla direktivet vilket medfört att Trafikverket har behövt prioritera ned nödvändigt underhåll och skjuta investeringar till framtiden. Trafikverket varnar för att kostnaderna för framtida underhåll kommer att öka på sikt som ett resultat av att fokus enbart ligger på kortsiktigt underhåll. Värmdö kommun anser med anledning av ovanstående att det politiskt prioriterade projektet som höghastighetståg bör prioriteras ned så att underhåll inom befintlig infrastruktur kan genomföras i nödvändig utsträckning.

Diagrammen som redovisas i följande avsnitt kommer ifrån planförslaget.

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page.

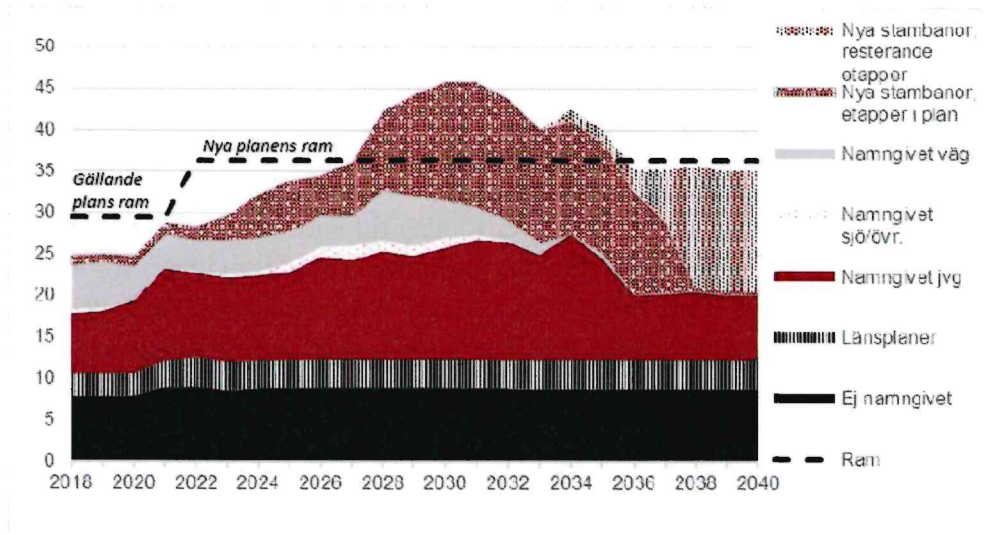


Diarienummer:  
2021KS/1400

Yttrande: 2022-02-25

## Överteckning av nästa planperiods medel

Figur 5 Utgångspunkten för kostnadsanspråken till planförslaget, miljarder kronor per år (ungefärlig planering). Uppdelat på trafikslag.



Värmdö kommun anser att det är viktigt att principen om att varje generation ska bära sina egna kostnader följs. Föreslagen plan medför att nästa planperiod 2026–2037 redan nu blir övertecknad med drygt 40 miljarder kronor (antaget samma årliga ram som för detta planförslag) vilket vore oacceptabelt. En överteckning av framtida ramar innebär ett mindre handlingsutrymme för framtida beslutsfattare över vilka infrastrukturprojekt som kan prioriteras. Planen binder upp riksdagen in på 2040-talet vilket medför att några förändringar av infrastrukturinriktningen inte kan genomföras de närmaste 20 åren.

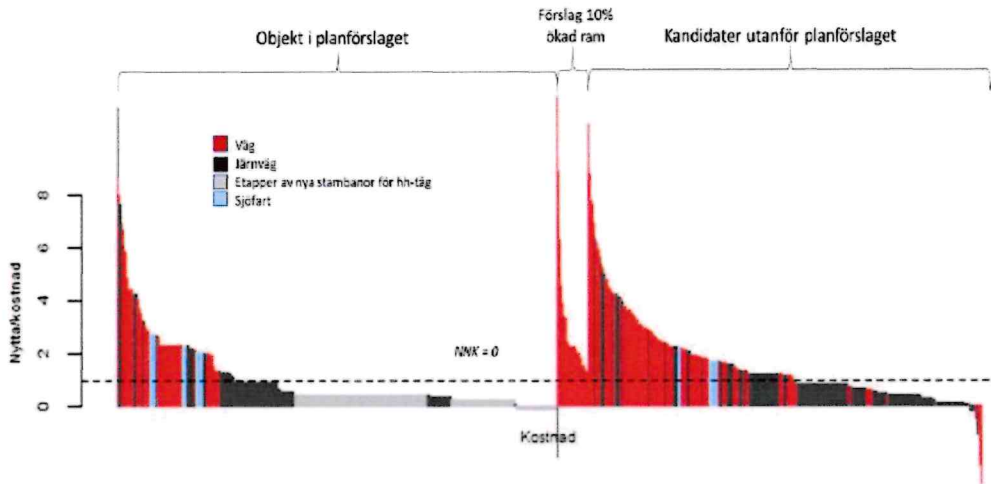
### Samhällsekonomiskt nytta

Värmdö kommun anser att planförslaget i alltför låg utsträckning har prioriterat de namngivna projekt som skulle ge störst samhällsekonomisk nytta vilket bryter mot den transportpolitiska principen om samhällsekonomisk lönsamhet.

Nettonuvärdeskvoten (NNK) för de namngivna projekten i förslag till plan är negativt och uppgår till -0,3, vilket innebär att investeringen inte ger motsvarande samhällsnytta utan endast 70 öre per investerad krona. Det är en kraftig sänkning från nuvarande plan 2018-2028 med en NNK på +0.5 kr vilket gav 1,5 kronor i samhällsnytta per investerad krona eller ännu tidigare planen för 2010-2022 som hade en NNK på +1,0 och gav 2,0 kronor per investerad krona.

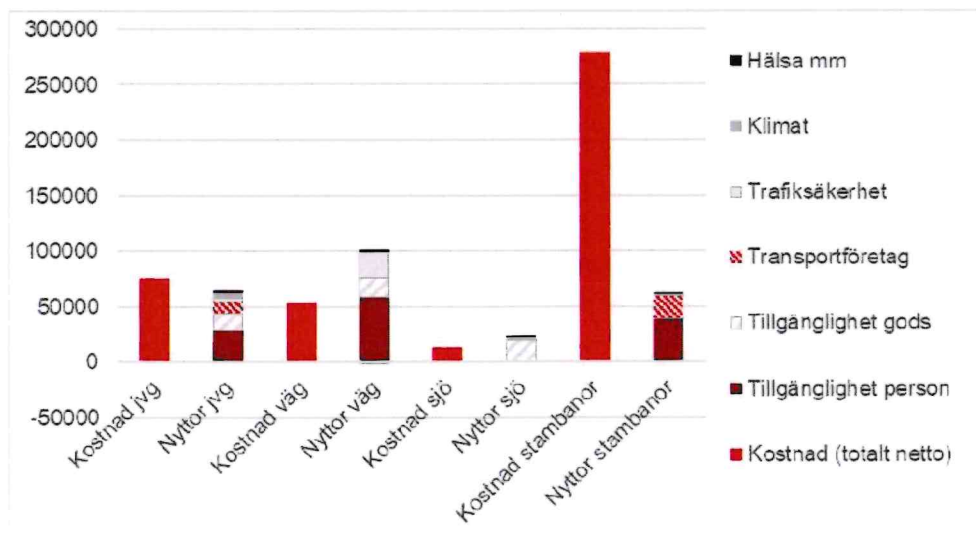


Figur 42 Nyttor och kostnader för namngivna investeringar i planförslaget respektive utanför planförslaget. Den streckade linjen visar samhällsekonomisk lönsamhet, det vill säga nytta/kostnad > 1 vilket motsvarar  $NNK > 0$  (nyttan är större än kostnaden).



Diagrammet ovan visar den totala nyttan i staplarnas höjd relativt till kostnaden i staplarnas bredd. De objekt som befinner sig under den streckade linjen ger lägre nytta än vad dess kostnad är och på så sätt är samhällsekonomiskt olönsamma. Den högra delen av redovisar de kandidater av projekt som ligger utanför planen och som har en betydligt högre lönsamhet än de projekt som finns med i planen. Värmdö kommun håller med Trafikverket om svårigheten att hävda att medlen till namngivna investeringar används samhällsekonomiskt effektivt och menar att det är en allvarlig brist som manar till eftertanke och omprioritering. Om urvalet enbart hade skett utifrån samhällsekonomisk lönsamhet hade den beräknade totalnyttan ökat med 40%.

Figur 41 Kvantifierade nyttor av namngivna investeringar i planförslaget, uppdelade på typ av nytta och trafikslag, nuvärden i miljoner kronor. Total nettokostnad omfattar samhällsekonomisk nuvärdeskostnad för investering samt drift och underhåll.







Diarienummer:  
2021KS/1400

Yttrande: 2022-02-25

Värmdö anser att det är av yttersta vikt att planen revideras med en omfördelning av medel till projekt som ger högre samhällsekonomisk nytta. Det är orimligt att planen prioriterar projekt som exempelvis stambanorna för höghastighetståg som är samhällsekonomiskt olönsamma med en negativ nettonuvärdeskvot samtidigt som projekt och åtgärder med hög nettonuvärdeskvot inte kan genomföras pga avsaknad av medel. Exempelvis skulle varje ytterligare skattekrona som skulle kunna läggas på optimalt underhåll ge samhällsnyttor som uppgår till 1,44 kronor. En utbyggnad av hela det tidigare Bk1- vägnätet till Bk4 klassning skulle ge samhällsnyttor för 2,5 kronor per satsad skattekrona.

### **Trimnings och miljöåtgärder**

Värmdö kommun anser att ramen för trimnings och miljöåtgärder behöver höjas. Trimningsåtgärderna har ofta en hög kostnadseffektivitet eftersom de gör att befintlig infrastruktur kan utnyttjas bättre och få högre kapacitet och robusthet. Åtgärderna skapar positiva effekter för person- och godstransporter, cykel-, gång- och kollektivtrafiken. Det bidrar till ökad aktiv mobilitet vilket har positiva hälsoeffekter. Trafikverket anger själva i förslaget att åtgärderna ofta är extremt effektiva och ligger i linje med fyrstegsprincipen och att det hade varit önskvärt att kunna avsätta en större ram, men att planeringsförutsättningarna inte medger det.

I inriktningsunderlaget angav Trafikverket att det totala behovet för perioden 2022-2033 var 81,4 miljarder (2017 års prisnivå). Trots detta har enbart 42 miljarder avsatts för trimnings och miljöåtgärder under perioden.

Den låga tilldelningen av medel har medfört att Trafikverket har behövt prioritera bort flera nödvändiga trimnings, trafiksäkerhets och miljöåtgärder.

Det är anmärkningsvärt att ramen för kapacitet och kvalitet uppgår till enbart 30% av behovet. Likaså ramen för kollektivtrafik som trots nationella klimatmål uppgår till enbart 55% av behovet.

Ramen för vattenåtgärder uppgår till enbart 30% av behovet vilket innebär att endast en tredjedel av behoven inom dricksvattenförsörjning och att skyddsvärda ekologiska vatten kan åtgärdas. Något som är anmärkningsvärt då det inte är i linje med målet om att uppnå god ekologisk status till 2027 då dagvattenhanteringen från vägtrafik är en viktig del av det arbetet.

Ramen för landskapsanpassning uppgår till enbart 13% av behoven.

Åtgärderna skulle ge stora samhällsekonomiska och miljömässiga nyttor och kommunen

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page.

Diarienummer:  
2021KS/1400

Yttrande: 2022-02-25

anser därför att medel bör säkerställas för att täcka behovet under planperioden.

### **Trafiksäkerheten**

Värmdö ser allvarligt på att nollvisionens etappmål, om att antalet dödade till 2030 ska halveras, riskerar att inte kunna uppfyllas då planen saknar medel för nödvändiga åtgärder. Kommunen anser att medel måste omfördelas så att ramarna för trafiksäkerhetsåtgärderna matchar behovet. I den indikativa ramen uppgår ramen för trafiksäkerhetsåtgärder till 70% av behovet.

### **Vidmakthållande av vägar**

Värmdö kommun ser med stor oro på Trafikverkets signaler om att det saknas medel för vidmakthållande av vägarnas standard under kommande planperiod och anser att Regeringen måste säkerställa tillräckliga medel för vidmakthållande av väg.

I inriktningsunderlaget framgår att tillståndet på det statliga vägnätet gradvis har försämrats under en längre tid som en följd av att medelstillelningen i tidigare planer inte har varit i paritet med behoven. Underhållsskulden på Sveriges vägar uppgår enligt inriktningsunderlaget till 24 miljarder. Behovet för perioden 2022-2033 uppgår till 238 miljarder samtidigt som ramarna enbart innehåller 197 miljarder vilket medför att underhållsskulden kommer öka med 41 miljarder under planperioden.

I den föreslagna planen konstaterar Trafikverket att de tilldelade medlen inte är tillräckliga för att vända den negativa tillståndsutvecklingen på Sveriges vägnät. Värmdö kommun anser att det vore oansvarigt att planera för en situation där vägnätet successivt kommer att fortsätta försämrats fram till åtminstone 2033. Avsaknaden av medel gör att åtgärder i första hand prioriteras till kortsiktiga lösningar som inte är kostnadseffektiva.

Vägytan, dvs översta lagret av vägen kommer att kunna upprätthållas på vägar i vägtyp 1- 4: *Storstadsområden, vägar som bildar sammanhängande stråk, vägar för dagliga resor och arbetspendling samt övriga för näringslivet viktiga vägar.*

Vägtyp 5-6: *vägar som är viktiga för landsbygden samt övriga vägar* kommer delvis att få ett succesivt försämrat tillstånd och hastigheten kan behöva sänkas på grund av bristande underhåll.

Trafikverket konstaterar vidare att *"Flera motorvägar och andra mittseparerade vägar har passerat sin tekniska livslängd, och en större satsning på reinvestering av dessa vägsträckor kan av kostnadsskäl inte prioriteras i planförslaget"*

Vägarnas underbyggnad (vägtrummor m.m) kommer samtidigt inte att kunna prioriteras och underhållet kommer inte att kunna genomföras i den grad som är nödvändig. Samtliga







Diarienummer:  
2021KS/1400

Yttrande: 2022-02-25

vägtypers (vägtyper 1-6) underbyggnader kommer därför långsamt försämrans under planperioden 2022-2033 och nedbrytningen av vägytan kommer därmed att öka som en följd av att nödvändiga rekonstruktioner av vägunderbyggnaden inte kan prioriteras. Trafikverket konstaterar att *"utvecklingen kommer att påverka framtida generationer i form av ett växande reinvesteringsbehov"*

Avsaknaden av underhåll kommer även ge negativa effekter på natur och kulturvärden. På det lågtrafikerade vägnätet riskerar natur- och kulturvärden som exempelvis artrika vägkanter, alléer, faunapassager och kulturbroar att få en försämrad standard i slutet av planperioden till följd av det minskande underhållet.

Med ovanstående som motivering anser Värmdö kommun att det är oacceptabelt att planera för en situation där viktiga delar av Sveriges vägnät får en försämrad funktionell status i slutet av planperioden jämfört med dagens nivå. Det är oerhört viktigt att varje generation bär sina egna kostnader och att nödvändigt underhåll inte skjuts upp till framtiden.

## Ekonomiska ramar:

Tabell 2 Sammanfattning av planförslagets delar samt i vilket avsnitt de beskrivs. Miljarder kronor, avrundat<sup>15</sup>.

Post	Utgångs- punkt	Föreslagen förändring	Trafikverkets planförslag	Avsnitt i rapporten
Vidmakthållande väg	197		197	6.1
Vidmakthållande järnväg	165		165	6.2
Namn-givna investeringar	165	-3 (besparingar) -11 (senareläggningar) +3 (nya objekt)	153	7.3
Etapper av nya stambanor för höghastighetståg	107	-3 (senareläggning Göteborg-Borås)	104	7.6
ERTMS	40	-9 (långsammare utrullning)	31	7.9
Trimnings- och miljöåtgärder	37	+5	42	7.1
Stadsmiljöavtal	13	-4	9	7.2
Forskning och innovation <sup>16</sup>	5		5	5
Planering och myndighetsutövning	17		17	7.11
Räntor, bidrag m.m.	33		33	7.11
Länsplaner	42		42	7.10
<b>Totalt</b>	<b>820</b>		<b>799</b>	

Värmdö kommun anser att ramarna bör justeras för att öka medel till vidmakthållande av väg, trimnings och miljöåtgärder samt länsplanerna. En sådan förändring skulle öka den samhällsekonomiska- och miljö/klimatnyttan i planen. Medel kan säkerställas inom beslutad budgetram om de nya stambanorna lyfts ur infrastrukturplanen. De nya stambanorna tar en stor del av den nationella planens medel i anspråk och skjuter undan finansieringen av andra nödvändiga infrastrukturprojekt.



Diarienummer:  
2021KS/1400

Yttrande: 2022-02-25

## Enskilda objekt:

### Skurubron:

Värmdö kommun anser att Skurubrons hela kostnad måste ingå i den nationella planen och att planerna på avgiftsuttag slopas. Skurubron på väg 222 är den enda förbindelsen mellan Stockholm och östra Nacka samt Värmdö. Öster om Skurubron bor 35 000 Nackabor och 46 000 Värmdöbor. Sommartid ökar befolkningen i kommunerna markant med sommarboende och besökande. Kommunernas invånare har precis lika mycket rätt till statlig finansiering av statliga vägar, som alla andra svenskar har och ska inte behöva betala någon straffskatt för att de råkar bo i en del av landet som har en broförbindelse.

Kommunen ifrågasätter även den ineffektiva administrativa kostnaden som ett avgiftsuttag beräknas innebära. Enligt Trafikverket kommer 1,20 kronor av avgiftens 4 kr/passage att gå till administration av själva avgiftsuttaget. Därtill kommer räntekostnaden på det lån som Trafikverket tar för brobygget (3,45 procent ränta). Tillsammans skulle nästan halva avgiften gå till att betala det administrativa systemet. Invånarna kommer sedan att behöva betala 1,2 miljarder för att finansiera bro kostnader på 600 miljoner kronor, vilket kommunen anser vore orimligt.

### Östlig förbindelse:

Värmdö kommun anser att Östlig förbindelse ska ingå som ett namngivet projekt under planperioden så att projekteringen kan återupptas. En östlig förbindelse skulle binda samman Norra och Södra länken och bilda en komplett ringled runt Stockholm.

Stockholmsregionen har under det senaste decenniet stått för cirka 40 procent av den nationella tillväxten. Goda kommunikationer är ett krav för att Stockholms län ska fungera som en god livsmiljö för människor och vara en attraktiv region för företag och andra verksamheter. Framkomlighetsproblemen på Stockholms läns vägar påverkar arbetsmarknaden i Stockholm då arbetspendlingen försvåras av köer med stora tidsförluster för resenärerna som följd. Förbindelsen skulle även kunna förbättra för kollektivtrafiken och möjliggöra för nya kollektivtrafikstråk mellan Nacka och norra delen av Stockholm. Förbindelsen är även viktig ur ett sårbarhetsperspektiv om Essingeleden skulle behöva tas ur bruk eller vid en eventuell evakuering av Stockholm.

Värmdö kommun anser därmed att det är nödvändigt att projektet Östlig förbindelse återupptas och ingår i den nationella planen.

Deshira Flankör (M)

Kommunstyrelsens ordförande Värmdö