

Näringsdepartementet  
n.registrator@regeringskansliet.se  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

## Remissvar avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

### Sammanfattning

Det är glädjande att Trafikverket så tydligt prioriterar Ostlänken i den nationella planen. Redan idag sker stora investeringar som en effekt av planeringen av Ostlänken. Därför är det avgörande att projektet färdigställs så snart som möjligt. Nyköpings kommun arbetar aktivt för att bidra till projektets genomförande och parallellt intensivt för att bidra till regeringens mål om ökat bostadsbyggande.

Nyköpings kommun saknar det trafikslagsövergripande perspektivet i den nationella planen och hur Stockholm Skavsta flygplats är en resurs för att fortsätta utveckla Stockholm/Mälardalen och förbättra den internationella tillgängligheten.

Det är viktigt att se tillgängligheten i hela stråket Östergötland – Sörmland – Stockholm, både i det korta och det långa perspektivet. I det korta perspektivet är det viktigt att robustheten och tillgängligheten på Nyköpingsbanan stärks genom aktivt underhåll. Det är även viktigt att se över kapacitet och trafiksäkerhet på E4 i anslutning till Nyköping. I det längre perspektivet är det viktigt att Ostlänken utvecklas tillsammans med förbättrad kapacitet Järna-Flemingsberg och med koppling till Södertälje.

För att öka bostadsbyggande och förbättra möjligheten att resa hållbart måste samverkan i tidiga skeden stärkas. Det är även viktigt att Trafikverket får ett förtydligat uppdrag att arbeta och samverka kring steg 1- och steg 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

## Synpunkter

Nyköpings kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 och vill lämna följande synpunkter inför regeringens fastställande av planen.

### Ostlänken

Fem kommuner och tre regioner ingår i det mycket expansiva Ostlänksstråket med kontinuerlig befolkningstillväxt, omfattande bostadsbyggande samt med stora privata och offentliga investeringar. Kommunerna och regionerna kan redan idag notera tidiga Ostlänkseffekter, framförallt i form av intresse och förväntan från privata aktörer.

Det är mycket positivt att Ostlänken finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan. Därmed kan pågående planeringsarbete slutföras och successiv utbyggnad kan påbörjas. Tyvärr avsätter inte planförslaget tillräckliga medel för att Ostlänken ska kunna tas i drift under planperioden och förslaget saknar dessutom ett specificerat färdigställandeår.

Tidsförskjutningen innebär visserligen en lägre belastning på statsbudgeten, men den innebär också att de positiva effekterna av Ostlänken förskjuts framåt i tiden. Detta blir särskilt tydligt när en så angelägen och nödvändig förstärkning av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet som Ostlänken innebär senareläggs. Följden blir att utveckling och regionförstoring hämmas i Stockholm/Mälardalen. På ett lokalt plan får tidsförskjutningen negativ inverkan på bostadsbyggandet och på samhällets möjligheter att tillgodogöra sig övriga nyttor, som följer i Ostlänkens spår. Sådana nyttor har bland annat identifierats under Sverigeförhandlingens arbete.

Den långsamma utbyggnadstakten för hela höghastighetsjärnvägssystemet riskerar att hämma hela Sveriges tillväxt. För att säkerställa nyttorna av de stora investeringar staten, regionerna, kommunerna och det privata näringslivet planerar, måste utbyggnaden av nya stambanor ske samlat och i ett högre tempo än vad som anges i Trafikverkets förslag. Annars riskerar många följdinvesteringar att utebli.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att optimera anläggningen så att nyttorna uppstår på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Samtidigt måste ett systemperspektiv och trafikslagsövergripande synsätt prägla arbetet. Detta innebär bland annat att knutpunkter ska utformas i städernas centrala delar för snabba byten mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i städerna och attraktiva kopplingar till flyg ska säkerställas för att förbättra den nationella och den internationella tillgängligheten i hela Stockholm/Mälardalen. Det innebär även att Ostlänken måste utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan, men även med regionala planer så att investeringar görs utifrån ett helhetsperspektiv.

Trafikverkets förslag att dimensionera höghastighetsjärnvägen för 250 km/h är acceptabelt ur ett kapacitets- och regionförstoringsperspektiv längs Ostlänken. Ur ett nationellt och långsiktigt perspektiv för hela det nya järnvägssystemet, är det dock viktigt att uppnå tillräckligt korta restider såväl mellan ändpunkterna som mellan städer och regioner med större avstånd. Därför kan det vara motiverat med högre hastigheter på övriga delar av det nya järnvägssystemet.

När Ostlänken byggs ut är det viktigt att bygga järnvägen så den ger så stor nytta som möjligt direkt. Därför ser vi att Nyköpings resecentrum byggs så snart som möjligt då den ligger så den kan trafikeras direkt. Sedan ger det stor nationell och internationell nytta att bygga ut till Stockholm Skavsta flygplats som nästa steg. Detta under förutsättning att det inte försenar projektet i övrigt.

### **Stockholm Skavsta flygplats**

Det är viktigt att se transportsystemets utveckling ur ett trafikslags- övergripande perspektiv och skapa attraktiva kopplingar mellan t.ex. tåg- och flygtrafik, precis som lyfts ovan. Nyköpings kommun saknar i förslaget till nationell plan hur Trafikverket tar sitt trafikslagsövergripande ansvar kring flyg och tåg och efterlyser ett förtydligande i den nationella planen. Stockholm Skavsta flygplats är en av Stockholmsregionens internationella flygplatser och är en del av lösningen för att möta de utmaningar som finns i regionen. Om Trafikverket aktivt väljer bort lösningar som stärker tillgängligheten till Stockholm Skavsta flygplats kommer konsekvensen bli att den internationella tillgängligheten i Stockholm/Mälardalen begränsas. Framtida ombyggnationer kommer vara avsevärt dyrare än att Trafikverket redan idag planerar för att Stockholm Skavsta flygplats outnyttjad kapacitet tas i anspråk och att flygplatsen blir den sekundära noden i Stockholmsregionen. Något som främjar både Arlandas och regionens utveckling.

Prognoserna visar på att den internationella tillgängligheten blir allt viktigare och att efterfrågan ökar. Arlanda är och kommer fortsatt vara den primära noden i Stockholm/Mälardalen. Men för att klara den utvecklingen måste inte bara flygplatsen utvecklas, utan även transportinfrastrukturen till och från Arlanda. Utifrån detta måste staten se frågan utifrån ett större perspektiv där det görs satsningar på Ostlänken som binder ihop Stockholm Skavsta flygplats på ett helt annat sätt än idag. Att se frågan utifrån ett helhetsperspektiv där balansen mellan södra och norra Stockholmsregionen är viktig och hur Stockholm Skavsta flygplats kan komplettera Arlanda för att säkerställa Stockholm/Mälardalens starka utveckling.

Nyköpings kommun efterfrågar därför att den nationella planen förtydligas kring frågan och att Trafikverkets arbete och det som bedrivs inom Arlandarådet sker i samverkan där perspektivet vidgas och de satsningar som är beslutade ses i sin helhet mellan trafikslagen och balansen i Stockholmsregionens struktur.

### **Ökat fokus på underhåll**

Det är glädjande att Trafikverket har ett ökat fokus på underhåll av dagens transportsystem för de kommande åren. Nyköping är en del av Sveriges motor i form av Stockholm/Mälardalen. Specialiseringen på arbetsmarknaden gör att pendlingen ökar vilket måste mötas med ett transportsystem som är tillgängligt och pålitligt. Kommuner och regioner inom Mälardalen har satsat stora pengar i Citybanan och utvecklar nu tågtrafiken med nya fordon och ett helt nytt biljettsystem, Movingo. Därför är det viktigt att framförallt järnvägens tillförlitlighet förstärks genom ökat underhåll. Nyköpings kommun vill lyfta fram Nyköpingsbanan som en viktig del av järnvägsnätet i Mälardalen och viktig att resurser avsätts för att stärka Nyköpingsbanans pålitlighet.

### **Övriga prioriterade fysiska investeringar**

Trafikverket konstaterar att en brist som saknar färdiga åtgärdsförslag i planen är kapaciteten i järnvägssystemet i Södra Stockholmsregionen. Som Trafikverket konstaterar, finns det kapacitetsbrister i stråket Järna-Södertälje-Flemingsberg när Ostlänken är färdig, vilket hämmar utvecklingen och hindrar fler tåg på Ostlänken, Västra stambana och Svealandsbanan. Därför vill Nyköpings kommun lyfta fram att det är av yttersta vikt att arbetet intensifieras att utveckla järnvägssystemet i detta stråk för att inte hindra utvecklingen i hela södra Stockholmsregionen. Trafikverket föreslår flera satsningar på norra sidan om Saltsjö-Mälarsnittet. För att skapa balans i utvecklingen i Stockholmsregionen måste kapaciteten förstärkas snarast mellan Järna och Flemingsberg.

Det är också viktigt att förbättra tillgängligheten till centrala Södertälje som är en mycket viktig regional kärna. Genom att utveckla Södertälje och stärka tillgängligheten kan de inomregionala skillnaderna som finns mellan norra och södra delarna av Stockholm jämnas ut. Därför bör en viktig del i arbetet vara att förbättra järnvägskapaciteten mellan Södertälje och Flemingsberg och till centrala Södertälje.

I nu gällande plan pekades E4 genom Nyköping ut som en brist och att det finns behov av trafiksäkerhetsåtgärder. Delar av dessa åtgärder återstår fortfarande men är inte utpekade i nuvarande plan som en brist. En del trimningsåtgärder är genomförda men det kvarstår åtgärder, som att öka kapacitet och trafiksäkerhet vid Trafikplats Hället. Trafikplats Hället är en knutpunkt mellan nationellt- och regionalt vägnät. Trafikplats Hället är även kopplingen mellan E4 och Stockholm Skavsta flygplats. Den expansion vi ser vid Stockholm Skavsta flygplats gör att brister i kapaciteten vid Trafikplats Hället kommer att påverka den utvecklingen negativt.

Andra åtgärder som behöver genomföras är att utveckla Trafikplats Bergshammar till en fullskalig trafikplats. Det skapar möjligheter för att utveckla bostadsmarknaden och främja näringslivets utveckling. Trafikverket måste få uppdrag att höja trafiksäkerheten och öka kapaciteten på E4 och dess trafikplatser genom Nyköpings kommun.

Nyköpings kommun ser även behovet av att skapa en ny Trafikplats Sjösa för att avlasta befintliga trafikplatser. Genom att skapa en ny trafikplats öppnas nya möjligheter för att utveckla kommunen samtidigt som det minskar belastningen på främst trafikplats Påljungshage. Trafikverket bör snarast, i anslutning till byggnationen av Ostlänken, påbörja planering av trafikplats Sjösa.

Trafikverket pekar ut stråket Bergslagen – Oxelösund som en brist kring kapacitet och bärighet för framförallt malmtrafik. Samtidigt kommer det göras en del åtgärder i stråket vilket är väldigt positivt. Utifrån Nyköpings kommuns perspektiv är det viktigt att ha en långsiktighet i det fortsatta arbete med att utreda hur bristen kan åtgärdas. Att Trafikverket då ser att stråket kan ha flera funktioner och att åtgärder som görs har helhetsperspektivet med sig. Även viktigt att koppla samman arbete som görs inom Ostlänken till bristen så inte framtida behov byggs bort genom suboptimering.

Nyköpings kommun vill lyfta fram Trafikverkets förslag om att samfinansiera åtgärder på regionalt vägnät från den nationella planen. Det är ett förslag som binder samman regionerna, ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten samt skapar utveckling i hela landet. Det är viktigt att dialogen mellan de regionala planupprättarna och nationell planering sker snarast för att få utväxling för medlen så snabbt som möjligt.

## **Strategier och åtgärder utöver fysiska investeringar**

### *Trafikprognoser*

Trafikverket har i uppdrag att ta fram trafikprognoser för alla trafikslag. Dessa prognoser är väldigt styrande kring utvecklingen av transportsystemet men styr och påverkar även hur samhället i övrigt kan utvecklas.

För Nyköpings del med flera stora stråk genom kommunen i form av Nyköpingsbanan (Södra stambana), TGOJ-banan (Godsstråk Oxelösund-Sala) och E4 påverkas vår möjlighet att utvecklas utifrån hur Trafikverkets prognoser beskriver utvecklingen på den nationella infrastrukturen. Det problematiska blir när de övergripande prognoserna som sker på nationsnivå bryts ner till antalet tåg, passagerare, tung trafik, etc. på enskilda sträckor. Det får väldigt stor påverkan på vårt arbete att utveckla vår kommun och bygga fler bostäder och utveckla näringslivet. Samtidigt säger Trafikverket i förslaget till nationell plan att prognoserna är väldigt osäkra men ändå blir de väldigt styrande i myndighetens agerande i daglig planering.

Därför bör Trafikverket eller annan myndighet få ett förtydligande att utveckla prognoserna och bryta ner dem mer på lägre nivåer och framförallt utveckla känslighetsanalyserna då de har stora osäkerheter idag. Detta eftersom prognoserna idag hämmar kommunens utveckling. Och tolkningen av prognoserna måste vara konsekvent inom och mellan myndigheter så att vi som kommun får tydliga ingångsvärden i vårt arbete att utveckla kommunen.

### *Bostadsbyggande, ett inkluderande samhälle och tidig samverkan*

Nyköpings kommun är helt överens med Trafikverket om att stärka transportsystemet, att underlätta arbetspendling och att öka bostadsbyggande är något som går hand i hand. Det handlar om att skapa god samhällsplanering med transporteffektiva städer som kan underlätta för resenärer att välja gång, cykel och kollektivtrafik. Men det handlar också om att skapa ett samhälle där allas rätt tillgänglighet värnas. För att kunna åstadkomma detta måste samverkan i tidiga skeden intensifieras, t.ex. då det handlar om att förtäta i attraktiva stationsnära lägen. Trafikverket måste ges i uppdrag att skapa ett bredare perspektiv för att se hur den statliga infrastrukturen och dess användning påverkar möjligheten att utveckla en kommun och hur den statliga infrastrukturens påverkan kan bidra till att skapa ett inkluderande samhälle. Trafikverket har idag inte verktyg för att bidra till ett mer effektivt användande av infrastrukturen, som uppdrag att bryta de barriärer som infrastrukturen utgör och inte heller ansvar för att genomföra åtgärder i de två första stegen i fyrstegsprincipen. Nyköpings kommun vill därför se ett förtydligt uppdrag där Trafikverket ges verktygen och mandat att väldigt tidiga skeden, i den översiktliga planeringen, bidra tillsammans med kommunen i samhällsplaneringen för att skapa ett hållbart och inkluderande samhälle.

För att minska bostadsbristen och öka inkluderingen i samhället måste Trafikverket ges i uppdrag att i mycket tidigare skeden vara en del av samhällsplaneringen och se hur den statliga infrastrukturen kan bidra till utvecklingen och inte bli till en hindrande faktor. Trafikverket behöver ges tydligt uppdrag att arbeta fram verktyg för tidig samverkan och verktyg för att i tidiga skeden styra utvecklingen mot ett hållbart samhälle.

Nyköpings kommun har börjat etablera en samverkan med Trafikverket i tidiga skeden. Men denna process måste utvecklas och tydliggöras. För det är i den tidiga planeringen som vi lägger grunden för att skapa ett hållbart samhälle där administrativa gränser suddas ut och infrastrukturen, nationell, regional och lokal, utnyttjas effektivt och blir en del i ett sammanhållet samhälle.

### *Styra mot beteendeförändring*

Nyköpings kommun vill ta sitt ansvar med att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Vid val av åtgärder är fyrstegsprincipen ett bra stöd som lägger grunden för att kloka åtgärder väljs. Vi ifrågasätter därför Trafikverkets tolkning att de enbart får genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder i samband med att steg 3- och 4-åtgärder genomförs. Ett aktivt arbete med steg 1- och 2-åtgärder för att utnyttja transportsystemet effektivt och styra dess användning är ett väldigt viktigt verktyg för att klara morgondagens behov. Genomförande av steg 1- och steg 2-åtgärder sker i samverkan mellan flera aktörer då det inte enbart påverkar en del av transportsystemet utan har bäring på helheten. Därför måste Trafikverket, både nationellt och regionalt via såväl nationell som regional plan, aktivt vara en del i arbetet att genomföra sådana åtgärder.

Eventuellt är det även så att staten genom Trafikverket ska ta en koordinerande roll kring dessa åtgärder. Det är en viktig förutsättning för att få det helhetsperspektiv som är nödvändigt för att kunna genomföra steg 1- och 2-åtgärder som ger tydliga effekter. Med nuvarande situation är det svårt att genomföra denna typ av åtgärder för att nå ett hållbart transportsystem och får till följd att fyrstegsprincipen mer eller mindre görs baklänges. Det otydliga ansvaret gör att vi hellre bygger nytt istället för att använda befintligt transportsystem mer effektivt. Därför bör Trafikverket få ett förtydligt uppdrag att aktivt arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder och eventuellt få en koordinerande roll genom att det gamla sektorsansvaret för frågorna återinförs.

#### *Åtgärdsvalsstudier*

Verktyget Åtgärdsvalsstudier har arbetats med några år och blivit en bra grund i analysen kring brister och behov och hur dessa brister kan hanteras. Dock skulle Nyköpings kommun vilja utveckla arbetet med Åtgärdsvalsstudier ytterligare där genomförande av steg 1 och steg 2-åtgärder kan inledas som en del av arbetet med Åtgärdsvalsstudien samt att de förslag på åtgärder som tas fram även tydligt pekar ut och analyserar vad som kan göras direkt, utan t.ex. en väg- eller järnvägsplan. Detta för att få en mer effektiv övergång mellan en ÅVS och en åtgärd. Som det är idag blir ofta åtgärderna liggande en längre tid istället för att, då främst steg 1 och steg 2-åtgärder, genomförs direkt.

Urban Granström  
Kommunstyrelsens ordförande