

Näringsdepartementet

Remissvar på förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029

Regionförbundet Sörmland har tagit del av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2018–2029, Trafikverkets förslag på hur det nationella transportsystemet ska utvecklas de kommande tolv åren. Länsplaneupprättaren tillsammans med Kollektivtrafikmyndigheten och Landstinget i Sörmland avser här att genom Regionförbundet lämna ett gemensamt remissvar.

Regionförbundet Sörmland deltar tillsammans med Sörmlands kollektivtrafikmyndighet aktivt i det gemensamma samarbetet i Stockholm-Mälarenregionen och Östergötland, *En bättre sats (EBS)*, och ställer sig helt bakom det gemensamt framtagna remissvaret som Mälardalsrådet har lämnat till näringsdepartementet.

Bakgrund

Regionförbundet Sörmland har ansvar för att utarbeta och fastställa den regionala utvecklingsstrategin, Sörmlandsstrategin och länsplanen för regional transportinfrastruktur. Länet har höga ambitioner vad gäller tillgänglighet som en viktig förutsättning för regional utveckling utifrån arbets- och bostadsmarknad och besöksnäring.

Sörmland har idag en begränsad egen arbetsmarknad, i antal arbetsplatser och näringslivets struktur utifrån befolkningsstorlek. Utifrån ambitionen om utvecklingen av ett hållbart transportsystem och arbetsmarknadens specialisering är Sörmland beroende av nationell järnvägsinfrastruktur och en fungerande kollektivtrafik. Länet har tre järnvägsstråk in mot Stockholm samt TGOJ-banan mellan Borlänge och Oxelösund. På flertalet starka pendlarstråk i Sörmland går det snabbare att åka tåg än bil, men på främst Västra stambanan har den akuta bristen på kapacitet lett till längre restider för regionaltågen de senaste åren. Sörmland definieras som ett genomfartslän, särskilt när det gäller godstransporter på väg. Genom länet sträcker sig två europavägar, E4 respektive E20. Europavägarna har de största trafikflödena i länet.



Sörmlands Ortsstruktur i ett storregionalt perspektiv med koppling till nationella transportstråk ger stora möjligheter att utveckla tillgänglighet och kollektivtrafik för att främja en flerkärnig Ortsstruktur och tillväxt. Bostadsbyggandet är för närvarande intensivt i länet och fram till 2030 planeras minst 40 000 nya bostäder och vidare mot 2050 planeras ytterligare minst 30 000 nya bostäder i länet.

Resandet med regional tåg i Sörmland och framförallt mot Stockholm har haft en kraftig ökning sedan slutet på 90-talet och resandet förväntas öka även fortsättningsvis i en snabb takt, bland annat genom regionens satsningar på nya järnvägsfordon och förbättrat utbud samt genom Ostlänkens tillkomst. Som en följd av avregleringen har även trafikarbetet och resandet i den kommersiella trafiken ökat markant, samtidigt som godstågsoperatörer ser ett ökat behov att framföra sina tåg dagtid. Den ökade efterfrågan på kapacitet måste mötas av en fungerande och driftsäker infrastruktur som klarar av både regionala och nationella ambitioner kring transportsystemets utveckling. Mot denna bakgrund bedöms åtgärdsförslagen i den nationella planen.

Sammanfattning

Regionförbundet Sörmland välkomnar att flera prioriterade behov i regionen finns med i planförslaget men vill sammanfattningsvis framföra följande synpunkter på planförslaget och understryka skäl för ytterligare satsningar och prioriteringar:

- **Järnväg Ostlänken.** Finansiering och tidplan försenar byggandet av Ostlänken, en successiv utbyggnad behöver påskyndas! Tidplanen för Ostlänken är viktig utifrån nödvändig förstärkning av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet så snart som möjligt. De positiva effekterna av Ostlänken förskjuts framåt i tiden med föreslagen byggstart i planförslaget. Tidplanen utifrån planförslaget har en negativ inverkan på lokala investeringar och bostadsbyggande som planeras nu. Den långsamma planeringen hämmar tillväxteffekter och regionförstoring.
- **Järnväg Västra Stambanan.** Det är viktigt att kapacitetsförstärkningar på Västra stambanan kommer till tidigt i planperioden så att de ökande kapacitetsproblemen kan begränsas fram till Ostlänken är färdigställd. Vi förutsätter att trimningsåtgärder för att avhjälpa de mest akuta kapacitetsproblemen genom förbigångsspår i Katrineholm och åtgärder på sträckan Järna-Flen blir genomförda i början av planperioden
- **Järnväg Svealandsbanan Folkesta-Rekarne.** En kapacitetsförstärkning på sträckan Folkesta-Rekarne, för att förstärka kapaciteten är viktigt på såväl Svealandsbanan som banan Sala-Oxelösund för malmtransporter till Oxelösund. Ett ökat resandebehov, planerna för den storregionala tågtrafiken och godstrafiken gör det nödvändigt med kapacitetsförstärkningar av hela Svealandsbanan under planperioden och behöver därför prioriteras.

- **Järnväg Södra inloppet Stockholm.** Södra inloppet Stockholm, Järna – behöver åtgärdas för att säkerställa att tillräcklig spårkapacitet finns tillgänglig utifrån det tilltagande resandet och kommande kapacitetsförstärkningar som Ostlänken. Sträckan behöver anpassas till förväntad kapacitetsökning, resandeutveckling och framtida höghastighetssystemet innan Ostlänkens färdigställande.
- **Järnväg Eskilstuna-Västerås.** Potentialen för en utvecklad flerkärnig ortstruktur med hög tillgänglighet som gynnar tillväxten i Östra Mellansverige är särskilt stor mellan de två storregionala kärnorna Eskilstuna och Västerås. Stråket är prioriterat i EBS utifrån ett tillväxtperspektiv och för framtida utveckling av regionaltågstrafiken. Åtgärder på stråket saknas i förslaget till nationell plan. Vi föreslår att Trafikverket under planperioden prioriterar finansiering för att gå vidare med järnvägsplaner utifrån tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie.
- **Hjulstabron.** Prioritera Hjulstabron i nationell plan så att den får finansiering och att projektet kan samplaneras i tid med ombyggnad av väg 55. Projektet ger då större systemeffekter och utväxling både som en satsning på sjöfarten (Mälarpjektet) och förbättring av 55:an som ett nationellt vägstråk.
- **Riksväg 55 – samfinansiering av mötessepareringar.** Vägen föreslås antingen klassas som en nationell väg med en övergångslösning av samfinansiering mellan nationell plan och länstransportplan för att säkerställa planerade och prioriterade åtgärder eller att stråket prioriteras för aviserade nationella medel till mitträckessatsningar men att länsplaneupprättaren fortsatt har ansvar för vägen. Regionen menar att byggande av Hjulstabron bör samplaneras med åtgärder på väg 55, Enköping-Strängnäs för en effektiv samhällsplanering.
- **Reinvesteringar, trimnings- och miljöåtgärder.** Små åtgärder kan ha stora effekter för regional utveckling, till exempel möjligheterna till regionaltågstrafikering. Viktigt att genomförandeplaner tas fram och att berörda parter får vara med i processen för genomförande av smärre åtgärder.
- **Arbete med fyrstegsprincipen och steg 1 och 2 åtgärder.** Ett förtydligande av förordningar som styr hur pengarna får användas behövs om fyrstegsprincipen ska kunna tillämpas som det är tänkt vid val och genomförande av steg 1 och 2 åtgärder.
- **Stadsmiljöavtal och regionala planramar.** Förenkla och renodla statlig finansiering! Ta bort parallella bidragssystem till statlig medfinansiering och förstärk de regionala planramarna istället för systemet med stadsmiljöavtal.

- **Flygplatsinfrastruktur och systemperspektiv.** Planförslaget saknar beskrivningar om flyginfrastrukturen utifrån ett redundansperspektiv och resurser i ett nationellt perspektiv. Stockholm-Skavsta flygplats bör framhållas som en viktig nationell resurs och nod för flygplatsinfrastrukturen i Sverige.

Synpunkter åtgärdsförslag och investeringar

Regionen glädjer sig åt att flera investeringar och reinvesteringar i regionen är prioriterade i planförslaget som väg 56, Ostlänkenprojektet och förbigångsspår på Västra Stambanan genom Sörmland. Men utifrån dagens resandeutveckling, ligger reinvesteringar och nyinvesteringar för framförallt järnvägsinfrastrukturen som berör Sörmland, för långt fram i tiden. Utifrån tidplanen för Ostlänken, reinvesteringar på Västra Stambanan och Svealandsbanan ser vi med oro på ökade punktlighets- och kapacitetsproblem under kommande planperiod samt fler konflikter mellan fjärr-, gods- och regionaltåg på Västra Stambanan och infarterna till Stockholm. Den utveckling vi ser idag kan få stora konsekvenser för regionala utvecklingsambitioner i Sörmland.

Ostlänken

Ostlänken är en av Sörmlands viktigaste framtida infrastrukturprojekt för regionförstoring och regional utveckling. Det är positivt att Ostlänken finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökat jämfört med gällande plan. Dock aviseras en senarelagd byggstart i planen. En effekt av en fördröjning i byggandet av Ostlänken är att en allt större del av trafiken kommer att belasta Västra stambanan under lång tid framöver vilket i sin tur kommer att öka kapacitetsbristen där ytterligare. En fördröjning kommer att innebära kraftigt minskade förutsättningar att upprätthålla en tillfredsställande regionaltågstrafik i östra Sörmland i ett läge där pendlingen fortsätter öka över tid.

Förutsättningar finns nu att planeringsarbetet slutförs och att successiv utbyggnad kan påbörjas. Men en brist är att planförslaget inte tillsätter tillräckliga medel för att Ostlänken ska kunna tas i drift under planperioden. Förslaget saknar ett specificerat färdigställandeår vilket påverkar övrig regional och kommunal planering. En prioriterad förstärkning av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet senareläggs. Följden av försenad byggstart blir att utveckling och regionförstoring hämmas i Ostlänkenstråket. På ett lokalt plan får tidsförskjutningen negativ inverkan på bostadsbyggandet och på samhällets möjligheter att tillgodogöra sig övriga nyttor, som följer i Ostlänkens spår. En försenad byggstart missar viktiga systemeffekter.

Även den långsamma utbyggnadstakten för hela höghastighetsjärnvägssystemet utifrån att den ska byggas, via aviserade anslag, 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 följdinvesteringar att utebli. En sådan utbyggnad behöver annan finansiering som ligger utanför den nationella planen.

Ett systemperspektiv och trafikslagsövergripande synsätt bör prägla arbetet. Detta innebär bland annat att knutpunkter ska utformas i städernas centrala delar för snabba byten mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Sörmlands länsplaneförslag tar redan idag höjd och ansvar för de olika regionala och kommunala investeringar som kommer behövas i Ostlänkens fotspar. Stadsutveckling, resecentrum, gång- och cykeltrafik prioriteras i städerna och koppling till Stockholm-Skavsta för flyg ska säkerställas för att förbättra den nationella och den internationella tillgängligheten i hela Stockholm-Mälardalen.

Trafikverkets förslag att dimensionera höghastighetsjärnvägen för 250 km/h är acceptabelt ur ett kapacitets- och regionförstoringsperspektiv för Ostlänkenstråket. Men ur ett nationellt, långsiktigt perspektiv och för hela det nya höghastighetssystemet är det viktigt att uppnå tillräckligt korta restider såväl mellan ändpunkterna som mellan städer och regioner med större inbördes avstånd. För Stockholm, Sörmland och Östergötland blir inte integreringen med Göteborg och Malmö tillräckligt bra med 250 km/h. Därför kan det vara motiverat med högre hastigheter på övriga delar av det nya järnvägssystemet. Det är viktigt att Stockholm-Skavsta flygplats ses som en nationell nod för internationell tillgänglighet än bara som en del i det regionala transportsystemet när en tågstation på flygplatsen planeras.

I planförslaget är Ostlänken underskottsfinansierat. Hela den uppskattade kostnaden för projektet ryms inte inom planperioden men vi utgår ifrån att både Trafikverkets och Regeringens ambition är att hela sträckan ska byggas så snart som möjligt.

Järnväg Västra stambanan

Västra stambanan är den enda spårbundna länken mellan Stockholm-Mälardalenregionen och Göteborgsregionen, och är för överskådlig tid ett nationellt intresse som Sveriges viktigaste järnväg för person- och godstransporter i stråket. Västra stambanan förbinder Hallsberg, Sveriges största rangerbangård, med Göteborgs hamn och är ett viktigt stråk för hela Sveriges näringsliv. Avsaknaden av förbigångsspår öster om Hallsberg medför att godståg inte kan framföras med acceptabla restider dagtid, något som också påverkar persontrafiken. Det finns en stor efterfrågan på persontransporter både regionalt och interregionalt och det finns idag inget annat stråk i Sverige där avregleringen har fått lika stort genomslag – med kraftigt ökat trafikarbete som följd. Västra stambanan har redan med dagens blandande trafik betydande begränsningar. Samtidigt visar prognoserna på en årlig ökning för såväl person- och godstransporter till 2040.

Trots de förslag till åtgärder som redovisats konstateras i planförslaget att Västra stambanan kommer att ha kvarstående betydande brister avseende kapacitet, robusthet och användbarhet. Kapacitetsbristen medför att banan återkommande

förklaras som överbelastad, men endast för kortare delsträckor. Orsaken till överbelastningen har dock sin grund i hög belastning och bristande kapacitet i hela stråket.

Det saknas en samlad systemanalys och förslag till åtgärder i stråket som säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Västra stambanan måste hanteras som ett sammanhållet stråk av vikt både nationellt och regionalt för såväl person- som godstransporter. Vi vill också påtala det stora behovet av kapacitetsförstärkningar in mot Stockholm, främst delen Järna-Flemingsberg, som med dagens trafikutveckling kommer bli en flaskhals. Situationen förväntas förvärras då Ostlänken är färdigställd.

Järnväg södra inloppet Stockholm, Järna – Stockholm

Södra inloppet till Stockholm utgör en trång sektor som inte bara påverkar Sörmland negativt utan också området söder om Mälaren samt västra och södra Sverige. Den negativa påverkan utgörs av begränsningar i antal tåg som kan köras på var och en av de tre banorna som löper samman till sträckan. Begränsningarna påverkar möjligheten till framtida regionaltågstrafikering till och från Stockholm. Fjärrtrafiken påverkas inte i lika stor utsträckning på grund av prioriteringsreglerna i de årliga tågplanerna. Utvecklingen idag hämmar utvecklingsambitioner i Sörmland och framförallt kommuner med stationer på västra stambanan. Därför är det av stor vikt att sträckan Flemingsberg, Älvsjö/Stockholm åtgärdas. På så sätt säkerställs en god framkomlighet i hela stråket. En viktig del i framtida åtgärds paket på stråket är att utreda Södertörnsbanan, ett initiativ för att förbättra tillgängligheten till och från Södertälje, Tumba och Flemingsberg och bättre koppla ihop dessa kommuner med järnvägssystemet i ett storregionalt perspektiv.

Utan åtgärder på sträckan finns en risk att kommande investeringar inte kommer att kunna utnyttjas på ett effektivt sätt som de konstruerats för och att nya flaskhalsar snarare förhindrar både ambitioner för regional-, gods- och fjärrtågstrafik.

Järnväg Svealandsbanan – utökad kapacitet för en sammanlänkning av Mälardalen!

Svealandsbanan utgör en av förbindelselänkarna till Örebro län och vidare till Oslo, Västmanland och till södra delen av Mälardalen och Stockholm. Folkesta-Rekarne är förutom en förstärkning av sambandet Eskilstuna-Västerås också en kapacitetsförstärkning som möjliggör förverkligandet av de inom Stockholm-Mälarenregionen gemensamma ambitionerna om den storregionala kollektivtrafiken och en ökad arbetsmarknadsintegration mellan Örebro län och Sörmland. Det är därför olyckligt att stråket inte är prioriterat i planförslaget. För att möjliggöra attraktiva resor i båda riktningar runt Mälaren behövs kapacitetsförstärkningar på den i huvudsak enkelspåriga Svealandsbanan och in till Stockholm.

Svealandsbanan behöver därför särskilt kapacitetsförstärkningar på sträckan Folkesta-Rekarne, den enkelspåriga sträckan som delas av Svealandsbanan med banan Sala-Oxelösund, tidigt i planperioden. Detta för att klara trafikeringen såväl i nord-sydlig riktning med godsstråket Bergslagen-Oxelösund som i öst-västlig riktning. Stöd för detta finns bland annat i MÅLAB:s kapacitets- och trafikeringstuderingar som visar på behov av kraftigt utökad trafikering på Svealandsbanan redan från år 2021.

Järnväg Eskilstuna-Västerås – utökad kapacitet för en hållbar tillväxt!

Potentialen för en utvecklad flerkärnig ortsstruktur med hög tillgänglighet som gynnar tillväxten i Östra Mellansverige är särskilt stor mellan de två storregionala kärnorna Eskilstuna och Västerås. Järnvägskapaciteten mellan Eskilstuna och Västerås finns med i den prioritering som gjorts av Mälardalsrådet inom EBS-samarbetet med motiveringen att denna insats är en av de järnvägsåtgärder som starkast bidrar till vidgade arbetsmarknadsregioner och ett ökat studieutbud i regionen. Åtgärder för att nå detta saknas i förslaget till nationell plan.

Relationen har starka funktionella samband idag och behovet av en fungerande arbets- och studiependling växer. En ökning av pendlingen gör att ett utökad utbud planeras mellan Eskilstuna och Västerås från 2021. Utifrån länets aktuella analyser om utvecklingen av tågtrafikeringsbehov baserat på officiella prognoser för arbetspendling, skulle tågresandet i stråket öka med 100 procent fram till 2030 jämfört med idag. Detta baseras enbart på efterfrågan på tågresande av arbetspendlare med samma måttliga andel (ca 15 procent) av dem som väljer tåget före bilen som idag. Under 2017 har en 10 procentig ökning redan kunnat konstateras, troligen tack vare en utbudsökning med en extra dubbeltur i rusningstid. Potentialen för såväl ökat tågresande som ökad arbetspendling är således mycket god i stråket.

Restiderna är för långa idag för att arbetsmarknaderna ska integreras fullt ut och en stor del av pendlingen sker med bil. Med dagens transportsystem tas inte tillväxtpotentialen till tillvara. Vi föreslår att Trafikverket under planperioden prioriterar finansiering för järnvägsplaner utifrån tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie.

Hjulstabron – anpassning till större fartyg för smarta godstransporter!

Hjulstabron finns endast med som finansierat objekt om planramen utökas med tio procent. Men Hjulstabron behöver senast 2022 ha en utformning som medger att de fartyg som Mälarpjektet medger kan passera bron och anlöpa hamnarna i Mälaren. Utan en anpassad bro uppnår inte Mälarpjektet sina mål. Stora investeringar görs i sluss, farled och hamnar utan att kunna nyttjas fullt ut på grund av bron idag. En satsning på Hjulstabron är en satsning på sjöfarten.

Länsplaneupprättaren har följt planeringsprocessen av Hjulstabron som nu är i vägplaneskede. I processen har framkommit att Hjulstabron börjar nå sin livslängd

om cirka 20–30 år och därför kommer att kräva stora reinvesteringar, drift- och underhåll under kommande planperiod motsvarande över 100 mnkr. Samtidigt behöver Hjulstabron byggas om på grund av Mälarprojektet. Det är ett stort resursslöseri och dålig samhällsplanering att först finansiera reinvesteringar, drift- och underhåll och därefter bygga en ny bro under samma tidsperiod. Därför är det av yttersta vikt att resurser för om- eller nybyggnad prioriteras i nationella planen under kommande planperiod. Det går också att uppnå större synergieffekter kopplat till projektet om Hjulstabron samplaneras i byggskedet med satsningar på väg 55.

Riksväg 55 – samfinansiering av mötessepareringar

Riksväg 55 från Norrköping till Uppsala har en viktig roll i det nationella vägnätet för gods samt som länk för näringslivet och arbetsmarknaderna i Sörmland och Uppsala län. Idag är 55:an en klassad regional väg med finansiering från länstransportplanen. Den dåliga standarden, många svåra olyckor (senast september 2017 då tre personer omkom i en och samma olycka) och trafikökningen över tid har gjort att stråket behövts prioriterats under lång tid. Sörmland har sedan 2004 investerat över hälften av länsplaneramarna på riksväg 55. Men finansieringen i länstransportplanen har inte räckt till för att åtgärda ens hälften av stråket till en acceptabel standard och planeringen för åtgärder på sträckan har försenats eller stoppats.

Riksväg 55 har en viktig funktion som alternativ till E4:an för att ta sig från södra Mellansverige till Arlanda och Uppsala och vidare mot Norrland utan att behöva passera genom Stockholm. Vägen fungerar även som redundans till stråken till och genom Stockholm. Riksväg 55 säkerställer på så sätt storregionala transporter mellan de större städerna med mål- och bytespunkt i Stockholm–Mälarregionen, Arlanda och norra Storstockholm. Hela riksväg 55 bör få en standard som mötesfri väg och en hastighet om 100 km/h. Det är viktigt för att kunna utveckla kollektivtrafiken med buss då det inte finns något sammanhängande tågssystem i stråket.

Vi ser två alternativ för väg 55 kopplat till nationell plan. Antingen bör hela stråket klassas som en nationell väg och en gemensam åtgärdsplan med samfinansiering mellan nationell plan och länstransportplanen tas fram i en övergångsperiod utifrån redan planerade och prioriterade åtgärder i länstransportplanen. Detta för att säkerställa att redan långt planerade åtgärder i stråket inte bortprioriteras i nationell plan om ansvarsförhållandena ändras. Det andra alternativet är utifrån nationella planförslagets skrivelse om att medel föreslås under en begränsad tid avsättas att samfinansiera mötessepareringar på det regionala vägnätet. I det alternativet har länsplaneupprättaren fortsatt ansvar för vägen men stråket prioriteras för extra resurser från den nationella planen.

Det finns flera motiv för en sådan prioritering, bland annat är väg 55 mer ett nationellt stråk än en regional väg. Det pågår också nationell planering på stråket redan idag avseende om- eller nybyggnad av Hjulstabron. Regionen menar att då

sträckan Strängnäs-Enköping är utpekad som ett prioriterat projekt i länsplanen och Hjulstabron ligger på samma stråk är det rationellt att i samband med brobygget också åtgärda vägen för att uppnå synergieffekter och effektiv samhällsplanering. Detta kräver dock extra resurser utöver länsplanerarna Hjulstabron redan är i vägplaneskede medan för sträckan Strängnäs-Enköping påbörjas ÅVS de första tre åren i nya länsplanen.

Övriga synpunkter

Reinvesteringar, trimnings- och miljöåtgärder

Planförslagets fokus på underhåll och upprustning av järnvägen är positivt. Järnvägens funktionalitet måste återställas för att pågående och nya åtgärder på järnvägen ska få sin fulla effekt. Planförslaget bör dock kompletteras med en beskrivning av hur Trafikverket ska uppnå ett sådant återställande av funktionaliteten. Att gränsen för när en reinvestering ska vara namngiven i nationell plan innebär utmaningar men också en möjlighet för Trafikverket att vara en flexiblere samhällsutvecklingsaktör. En utmaning är att åstadkomma en transparent planering.

Även smärre åtgärder och reinvesteringar kan vara av vikt för den regionala utvecklingen, utifrån till exempel att förbättrad punktlighet och kapacitet på järnvägen möjliggör ökad regionalstågtrafikering. Vi anser att även en förändring av dagens principer gällande tilldelningsprocessen för tåglägen kan bidra till ett mer optimalt utnyttjande av infrastrukturen, till exempel genom att använda ett system med fördefinierade kanaler. Det är viktigt att Trafikverket har en öppen dialog även under genomförandet av den nationella planen och att de genomförandeplaner som ska redovisa denna typ av åtgärder kommuniceras tidigt och tydligt med regionala planupprättare, kollektivtrafikmyndigheter och tågoperatörer. Genomförandeplanerna behöver vara väl förankrade och tydliga i sina prioriteringar och fastställas av Trafikverket för att ge förutsebarhet.

Arbete med fyrstegsprincipen och steg 1 och 2 åtgärder

Regionen arbetar för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Vid val av åtgärder är fyrstegsprincipen ett stöd som lägger grunden för att bra åtgärder väljs. I dag genomförs fyrstegsprincipen baklänges där steg 1- och 2-åtgärder enbart genomförs i samband med steg 3- och 4-åtgärder. De steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier bör i större utsträckning finansieras och genomföras, inte minst när de minskar behovet av fysiska åtgärder, något vi och Trafikverket idag saknar möjlighet till.

Vi vill kunna medverka till att steg 1 och 2 åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier genomförs, detta för att kunna ändra transportbeteenden och minska behovet av steg 3 och 4 åtgärder, varför vi efterfrågar ändringar i aktuella förordningar. Vi tolkar tredje punkten § 3 i förordning 1997:263 som att länsplanen

kan finansiera åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. Trafikverket däremot gör en annan tolkning och därför behövs nödvändiga förtydliganden i kommande planperiod för att möjliggöra fler steg 1 och 2 åtgärder.

Stadsmiljöavtal och regionala planramar

Stadsmiljöavtalen visar på en ambition från regeringen att satsa mer på kollektivtrafik och cykel i våra städer. Regionen framförde redan under inriktningsplaneringen att dessa medel istället bör tillföras de regionala planramarna. Detta skulle minska mängden parallella bidragssystem och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Det blir också tydligare för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk. Dagens system försvårar att hitta rätt nivåer för budget i olika potter för statlig medfinansiering i framtagandet av länstransportplanerna. I de regionala planerna finns åtgärdsområden för att medfinansiera kollektivtrafik- och cykelåtgärder i den kommunala infrastrukturen. Vi önskar större möjlighet att med helhetssyn och systemperspektiv kunna arbeta med denna typ av åtgärder samt steg 1 och 2 åtgärder. Om stadsmiljöavtalens medel istället läggs i de regionala planerna kan pengarna villkoras att gå till åtgärder för till exempel kollektivtrafik och cykel.

Flygplatsinfrastruktur och systemperspektiv

Förslaget till nationell plan innehåller få skrivningar om flyget som en del av transportsystemet. Planen innehåller ett fåtal åtgärdsförslag som nysatsningen i Sälen och en pott för driftsbidrag till icke statliga flygplatser. Därutöver beskrivs flyget som en viktig resurs för tillgänglighet. Dock saknas ett nationellt systemperspektiv

på flygplatsinfrastrukturen i planen med mer strategiska ställningstaganden, förutom ambitionen att effektivisera flygplatsinfrastrukturen utifrån till exempel digitalisering och fjärrstyrning av flygledning. Flyginfrastrukturen bör också beskrivas utifrån ett redundansperspektiv och resurser i ett nationellt perspektiv. Stockholm Skavsta flygplats som en privatägd flygplats hamnar ofta utanför resonemanget kring flygplatsinfrastrukturen i ett nationellt perspektiv men finns prioriterat i ett TEN-T perspektiv på europeisk nivå. Regionen menar att Stockholm-Skavsta flygplats tydligare bör finnas med i skrivningar i planen som en viktig nationell resurs och nod för flygplatsinfrastrukturen i Sverige.

REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND

Förbundskontoret



Viking Jonsson
Regionstyrelsens ordförande



Cristine Dahlbom
Regiondirektör