



Yttrande över Trafikverkets förslag till Nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037



Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits lämnar härmed ett gemensamt remissyttrande över Trafikverkets förslag till Nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037. Remissvaret bygger vidare på En Bättre Sits-samarbetets Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen, samt vad regionerna tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transportinfrastruktur.

Stockholm-Mälarregionens inspel till regeringen avseende den nationella infrastrukturplanen

► **Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras enligt tidsplan** och utan (ytterligare) förseningar.

► **Trafikverket ser nytta i Stockholm-Mälarregionens prioriterade satsningar.** Mälardalsrådet välkomnar fortsatta och nya satsningar på

- Ostlänken, samt Uppställningsspår i Norrköping och Linköping: genomför Ostlänken enligt tidplan. Följdinvesteringarna är viktiga för att få ut kapaciteten.
- Ostkustbanan Fyra spår Uppsala, samt Knivsta plankorsning: genomför fyrspåret enligt avtal och tidsplan. En åtgärdad plankorsning är en förutsättning.
- E4 Förbifart Stockholm, vid Arlanda och över Södertälje kanal: investera i E4 vid Arlanda och över Södertälje kanal för att undvika flaskhalsar när Förbifarten öppnar.
- Tvärförbindelse Södertörn: genomför projektet i sin helhet, utan omfattande kostnadsbesparingar.
- Hjulstabron: investera i en ny bro som säkerställer funktionaliteten och möjliggör en utvecklad Mälarsjöfart.
- Mälarbanan Tomtebodavagnhall: är kraftigt försenad till 2042. Låt inte kvarstående behov på Mälarbanan vänta till dess.
- E22 Förbifart Söderköping: genomför åtgärden enligt beslut och tidsplan.
- Märsta station: är viktig för att öka järnvägskapaciteten i systemet och för alternativa resvägar till Arlanda.
- Stockholm C och Tomtebodavagnhall: är en nationell angelägenhet och viktig för hela landets framtida järnvägssystem.
- ERTMS: en tydlig plan och finansiering av ombordutrustning behövs.

► **Prioriterade investeringar saknas** på Mälarbanan, Svealandsbanan, Hallsbergs gods- och personbangård, samt Ostkustbanan.

- Mälarbanan: Trafikverket prioriterar dubbelspår mellan Arboga och Jädersbruk samt förbigångsspår i Hovsta bland +10 procent-alternativen. Detta är inte tillräckligt. Mälardalsrådet ser behov av och prioriterar mer omfattande åtgärder för att möta Stockholm-Mälarregionens utveckling och säkerställa en punktlig trafik i hela stråket Stockholm-Enköping-Västerås-Örebro.

► **Gotlands tillgänglighet till fastlandet måste säkerställas** och färjetrafiken bör metodmässigt hanteras mer i linje med övriga insatser för att stärka Sveriges infrastruktur.

► **Påskynda åtgärdandet av underhållsskulden på järnväg.**

- Regeringens fokus på samhällsnyttor, arbetspendling och godstransporter välkomnas. Trafikverkets nyttobedömningar måste vara tillförlitliga, robusta och transparenta, samt utgå från ett systemperspektiv.
- Effektivisera och ställ om transportsystemet. Använd rätt trafikslag för rätt transport.
- Avveckla stationsavgiften vid Arlanda.
- Åtgärda den akuta kompetensförsörjningsbristen. Ge Trafikverket uppdrag att arbeta proaktivt med kompetensförsörjning av yrken som är kritiska för planens genomförbarhet.
- Öka genomförandetakten för länsplanerna.

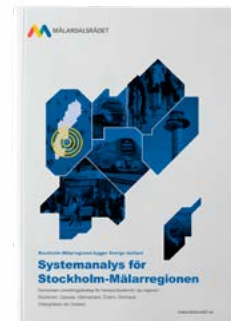
Innehåll

Inledning	5
1. Stockholm-Mälardregionen bygger Sverige starkare – satsa på transportinfrastruktur som ger nyttor	5
2. Trafikverket ser nyttor i Stockholm-Mälardregionens prioriterade satsningar	7
Ostlänken samt Uppställningsspår i Norrköping respektive Linköping	7
Ostkustbanan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala samt Knivsta plankorsning	8
E4 Förbifart Stockholm, vid Arlanda och över Södertälje kanal	8
Tvärförbindelse Södertörn	9
Hjulstabron	9
Mälarbanan Tomtebodav-Kallhäll	10
Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön, sträckan Hallsberg-Åsbro	10
E22 Förbifart Söderköping	11
Märsta station	11
Stockholm C och Tomtebodav bangård	11
ERTMS	11
Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras – arbete med kostnadskontroll	12
3. Viktiga investeringar saknas	13
Mälarbanan	13
Svealandsbanan	14
Hallsbergs gods- och personbangård	14
Ostkustbanan	14
4. Effektivisera och ställ om transportsystemet	15
5. Gotlands tillgänglighet till fastlandet måste säkerställas	16
6. Stärk järnvägsunderhållet och öka genomförandetakten	17
7. Finansiering för steg 1- och 2-åtgärder saknas fortsatt	18
8. Avveckla stationsavgiften vid Arlanda	19
9. Åtgärda den akuta kompetensförsörjningsbristen	20
10. OPS och alternativ finansiering	21
11. Fortsatt dialog för ett starkare transportsystem	22

Inledning

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan många år tillbaka i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete, En Bättre Sats. Fokus för arbetet är en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Samarbetet värnar en hög nationell och internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälardalsregionen som bidrar till nationell och internationell konkurrenskraft.

Mälardalsrådet tackar för möjligheten att svara på remissen avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2026-2037. Utgångspunkten för remissvaret är den politiskt förankrade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem, Systemanalysen.¹

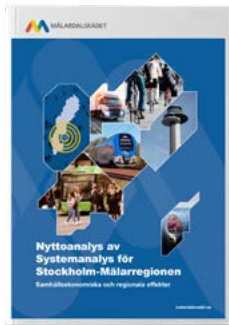


1. Stockholm-Mälardalsregionen bygger Sverige starkare – satsa på transportinfrastruktur som ger nytta

Stockholm-Mälardalsregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela landets utveckling, konkurrenskraft och motståndskraft. Regionens invånare vittnar om god livskvalitet och i takt med att Stockholm-Mälardalsregionens befolkning växer, växer också regionernas arbets-, bostads- och studiemarknader samman. Arbetsmarknaden kännetecknas av ett starkt näringsliv som driver hållbar tillväxt – hälften av landets BNP skapas i Stockholm-Mälardalsregionen. I regionen finns särskilt goda förutsättningar att effektivt bidra till hela landets utveckling genom att bygga bort bostadsbristen och bidra till hållbara utvecklingsmål genom såväl en hållbar stadsutveckling som levande landsbygd. I detta är transportsystemet en nyckelfaktor.

Mälardalsrådet ställer sig positiva till regeringens fokus på arbetspendling och godstransporter. I Stockholm-Mälardalsregionen arbetspendlar 850 000 invånare över en eller flera kommungränser, och 150 miljoner ton gods går varje år till, från eller genom regionen som är landets största konsumentmarknad. 8 av 10 tåg startar eller slutar sin resa i Stockholm. När Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem stannar så stannar med andra ord hela Sverige.

¹ Mälardalsrådet (2024): Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen – Stockholm-Mälardalsregionen bygger Sverige starkare. Gemensam utvecklingsstrategi för transportsystemet i sju regioner: Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland



Mälardalsrådet ser vinster i regeringens fokus på samhällsekonomiska nyttor och Trafikverkets förslag till Nationell transportinfrastrukturplan 2026-2037 som presenterats därav. Detta inkluderar Trafikverkets förslag att satsa på smarta åtgärder – små trimningsåtgärder som kan få stora effekter för systemet som helhet. Trimningsåtgärder kan ge snabb effekt för kapacitet, punktlighet och robusthet i systemet och därmed avlasta flaskhalsar eller minska störningar i väntan på större åtgärder. Stockholm-Mälardalsregionen ser särskild potential i ett förstärkt trimningspaket för Stockholm-Mälardalsregionens järnvägssystem.

Nyttorna i att satsa på Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem är uppenbara, inte minst i Trafikverkets planförslag. Under hösten presenterade Mälardalsrådet dessutom Nyttoanalys av Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen, som baseras på Trafikverkets metoder och modeller för nyttoberäkningar men som analyserar åtgärderna ur ett systemperspektiv. Totalt visar rapporten på 222 miljarder kronor i samhällsekonomiska nyttor om samtliga investeringsbehov som Systemanalysen identifierar innan 2035 skulle åtgärdas.²

Samtidigt vill Mälardalsrådet framhålla vikten av att Trafikverkets nyttobedömningar är tillförlitliga, robusta och transparenta. Analyserna behöver på ett tydligt sätt inkludera det regionala utvecklingsperspektivet och åtgärder behöver bedömas ur ett stråk- och systemperspektiv. Beräkningar ska vara vägledande snarare än styrande, och bedömningar av prioriteringsordning bör utgå från ett systemperspektiv med ambitionen att bidra till regionala utvecklingsmål. För att säkerställa långsiktigt hållbara nyttobedömningar behöver Trafikverket fortsättningsvis beakta såväl kommuners som regioners perspektiv i arbetet.

² Mälardalsrådet (2024): Nyttoanalys av Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen

2. Trafikverket ser nyttor i Stockholm-Mälardalsregionens prioriterade satsningar

De ekonomiska ramarna för planperioden 2026-2037 är historiskt stora. Behoven är dock desto större och konkurrensen är hård. I den gemensamma Systemanalysen har regionerna i Stockholm-Mälardalsregionen en tydlig samstämmighet över så väl läns- som partigränser kring vilka satsningar som behöver prioriteras i vår region.

Nedan följer en beskrivning av investeringar där Mälardalsrådet kan konstatera att Trafikverket delar regionernas syn på behoven och nyttorna:

Ostlänken samt Uppställningsspår i Norrköping respektive Linköping

Mälardalsrådet förutsätter att hela det prioriterade och redan pågående projektet Ostlänken Järna-Linköping genomförs, och välkomnar att det får full finansiering i förslag till nationell plan. Den nya dubbelspåriga järnvägen ger ökad kapacitet i stråket samt avlastning av Västra stambanan och Nyköpingsbanan. Restiderna i stråket Stockholm-Nyköping-Linköping kortas avsevärt, vilket bidrar till en regionförstoring och stora nyttor både avseende kollektivtrafik och godstransporter. Ostlänken är en förutsättning och ett första steg för att realisera Europakommissionens förslag till handlingsplan för höghastighetståg som anger fyra timmars restid mellan Stockholm och Köpenhamn. Mälardalsrådets Nyttoanalys visar därtill nyttoeffekter på 13 miljarder kr för övriga län i Sverige, där effekterna av Ostlänken för södra Sverige bedöms utgöra en stor del av nyttorna.³

Det är viktigt att fortsatt se Ostlänken ur ett helhetsperspektiv för att få ut största möjliga nytta av den nya järnvägen. Att Trafikverket föreslår följdinvesteringar i form av uppställningsspår i Norrköping och Linköping välkomnas av Mälardalsrådet eftersom det är en förutsättning för projektet Ostlänken samt för att säkerställa Södra stambanans kapacitet.

Mälardalsrådet vill understryka vikten av att Ostlänken genomförs enligt plan och utan förseningar. Regioner och kommuner i stråket bidrar i projektets framdrift och nyttor skapas redan nu. Att ompröva Ostlänken i detta skede skulle få mycket stora konsekvenser för så väl kommuner och regioner som lokalt näringsliv och invånare.

³ Mälardalsrådet (2024): Nyttoanalys av Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen

Ostkustbanan Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala samt Knivsta plankorsning

Mälardalsrådet välkomnar att full finansiering säkerställs för utbyggnaden av fyra spår mellan länsgränsen och Uppsala C och förutsätter att det genomförs enligt tidsplan, samt att Knivsta plankorsning prioriteras i Trafikverkets förslag. Knivsta plankorsning är en viktig del i systemet och är avgörande för att garantera fyrspårets färdigställande.

Stråket mellan Uppsala och Stockholm är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor med 155 000 arbetspendlande kommuninvånare Uppsala-Knivsta-Sigtuna-Upplands Väsby-Sollentuna-Solna-Stockholm.⁴ Stråket kännetecknas av en hög tillväxt i såväl arbetsplatser som befolkning som medför en ökad efterfrågan på hållbara resor. Idag är trafiken på Ostkustbanan så omfattande att kapaciteten är fullt utnyttjad i rusningstid vilket gör banan mycket störningskänslig. Det betyder att Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm redan idag har ett trafikutbud som överskrider banans kapacitet. Efterfrågan förväntas växa betydligt i hela Ostkustbanestråket kommande år. Mellan 2018 och 2022 tillkom 3 730 arbetspendlare bara mellan centrala Stockholm och Uppsala kommun, vilket innebär en ökning med 34 procent i samma relation. Det är därför mycket angeläget att projektet håller sin tidplan.

I de avtal som ingåtts mellan Region Uppsala, Knivsta kommun, Uppsala kommun och staten förbinder sig respektive part att genomföra sina åtaganden avseende infrastrukturutveckling, bostadsbyggande och tillhandahållande av kapacitetsstark kollektivtrafik. Satsningarna bedöms sammantaget bidra till att stärka den storregionala utvecklingen genom förbättrad tillgänglighet, skapa förutsättningar för en balanserad befolkningsutveckling samt främja ett hållbart och effektivt transportsystem. Utbyggnaden av järnvägens kapacitet utgör grundläggande förutsättning för att dessa mål ska kunna realiseras och för att understödja en långsiktig och strukturell utveckling.

En stor del av resandet utgörs av daglig länsöverskridande pendling mellan Uppsala och Stockholmsregionen samt till Arlanda flygplats. Utbyggnaden till fyrspår föreslås således av Arlandautredaren Peter Norman i sin slutrapport för dess betydelse för flygplatsens transporter och konkurrenskraft. Ostkustbanan har även nationell betydelse för den transittrafik som sker på järnvägen genom stråket. Godstransporter sker dagligen till rikskombiterminalen i Rosersberg samt dagliga transporter av flygbränsle till Arlanda flygplats.

E4 Förbifart Stockholm, vid Arlanda och över Södertälje kanal

Mälardalsrådet ser fram emot att Förbifart Stockholm öppnar för trafik senast 2030, men oroas samtidigt för de kapacitetsbrister som beräknas uppstå i vägsnittets anslutningar. Mälardalsrådet välkomnar därför att Trafikverket föreslår följdinvesteringar i E4 norr om Förbifarten till Arlanda: E4 Häggvik-Rotebro och E4 Glädjen-Arlanda – åtgärder som

⁴ Mälardalsrådet (2024): Arbetspendling i Stockholm-Mälardalsregionen 2022

varit högt prioriterade av Mälardalsrådet sedan länge. Åtgärderna föreslås därtill av Arlandautredaren Peter Norman tillsammans med ITS-lösningar och dynamiska kollektivtrafikkörfält.

Vägsnittet mellan Stockholm och Arlanda är redan idag hårt belastad och kapacitetstaket överskrids regelbundet under morgon- och eftermiddagsrusningarna. Kapacitetsbristen resulterar i förlängda res- och transporttider. Breddningen mellan trafikplats Häggvik-Rotebro och åtgärderna mellan trafikplats Glädjen-trafikplats Arlanda ökar kapaciteten, och minskar därigenom problem med köer och trängsel, samt ger mindre störningskänslighet för näringslivets transporter.

Även infarterna i södra Stockholm påverkas väsentligt av Förbifartens öppnande. Mälardalsrådet välkomnar därför att Trafikverket inkluderar åtgärder för att förbättra och bredda Södertäljebron i planförslaget. Åtgärden tillsammans med andra kapacitetsförstärkningar ger en förbättrad framkomlighet på E4/E20 mellan Stockholm och Södertälje. Samtidigt ser Mälardalsrådet liksom Trafikverket det som angeläget att dialogen med bland andra Försvarmakten fortsätter om de redundansbehov som finns för vägtrafiken som korsar Södertälje kanal. I nationell plan behöver Trafikverket få i uppdrag att utreda en lösning för passagen ur ett sådant redundans- och sårbarhetsperspektiv. Utredningen behöver ta hänsyn till de nytta som redan skapas genom åtgärden att förbättra och bredda Södertäljebron.

Tvärförbindelse Södertörn

Tvärförbindelse Södertörn ingick i Stockholmsöverenskommelsen från 2007 och är högt prioriterad av Stockholm-Mälardalsregionen samt medfinansieras av Huddinge kommun. Tvärförbindelse Södertörn är en förutsättning för ett växande Södertörn och viktig för ökad trafiksäkerhet. Tvärförbindelsen skapar dessutom en viktig redundans i transportsystemet och ur ett beredskapsperspektiv är åtgärden viktig för att säkerställa tillgången till och optimera användningen av Norviks hamn.

Åtgärden måste genomföras i sin helhet, utan omfattande kostnadsbesparingar, för att bibehålla de nytta och kapacitetsförstärkningar som krävs i transportsystemet – inte minst för kollektivtrafikens framkomlighet.

Hjulstabron

Mälardalsrådet välkomnar att Trafikverket föreslår full finansiering av en ny Hjulstabro på riksväg 55 mellan Strängnäs och Enköping. Hjulstabron är högt prioriterad av Stockholm-Mälardalsregionen. Förutom att utgöra en viktig länk i transportsystemet över Mälaren möjliggör den utvecklade godstransporter på Mälaren och krävs för att dra full nytta av genomförda investeringar i Södertälje sluss, farleder i Mälaren, samt Västerås och Köpings hamnar – det så kallade Mälarpjektet. Bron byggdes år 1953 och har nått slutet av sin livslängd. Särskilt de rörliga delarna orsakar problem. I september 2025 fastnade bron exempelvis i vridet läge och orsakade en totalavstängning på flera timmar.

Redan 2009 tecknades ett avtal mellan staten, berörda kommuner och Mälardalsregionen avseende investeringar i Mälardalsprojektet. Till detta har staten även avgett löften om att ta ansvar för att åtgärda infrastruktur längs farleden för att nyttorna med Mälardalsprojektet ska kunna realiseras och Mälardalsregionen säkerställas. Från hamnens och kommunernas sida har åtagandena fullföljts genom betydande och kostsamma investeringar i infrastruktur, hamnanläggningar och logistiklösningar. Nu behöver regeringen fullfölja statens åtaganden genom en ny Hjulstabsbron som möjliggör att Mälardalsregionen kan passera.

Trafikverket bedömer att åtgärden är lönsam och prioriterar den mycket högt i den samhällsekonomiska rangordningen.

Mälardalsbanan Tomtebodav-Kallhäll

Mälardalsbanan är en viktig del av Sveriges järnvägsnät som förbinder Örebro, Västerås och Enköping med Stockholm. Mälardalsbanan är också en del av Stockholms lokala pendeltågsnät och påverkar således tågtrafiken i hela Stockholmsregionen. En utbyggnad till fyrspar mellan Tomtebodav och Kallhäll är av riksintresse för att tågtrafiken ska fungera långsiktigt i regionen samt till och från övriga landet. Projektet ingick i Citybaneavtalet, då kommuner och regioner längs hela Mälardalsbanan medfinansierade utbyggnaden av Citybanan i Stockholm. Citybanan är klar sedan länge, men denna del av fyrspar kommer på plats i bästa fall 2042.

Med utbyggnaden till fyra spar ökar kapaciteten på Mälardalsbanan från 11 till 18 tåg per timme och riktning. Denna kapacitetsökning innebär också förbättringar på andra delar av järnvägssystemet. Störningar på sträckan Kallhäll – Stockholm påverkar idag trafiken på både Nynäsbanan och Ostkustbanan. Den fulla kapaciteten på Citybanan kan inte heller nyttjas fullt ut förrän Mälardalsbanan är utbyggd till fyra spar på hela sträckan Tomtebodav-Kallhäll.

Idag återstår de två sista delsträckorna Huvudsta-Duvbo och Duvbo-Spångav att bygga – där stora förseningar uppstått med arbetet genom Sundbyberg stad, som också medfinansierar lösningen genom stadskärnan. Trots tidigare tidsplaner och löften om färdigställande 2025, som senare blev 2028, innebär Trafikverkets nya tidsplan ett färdigställande som tidigast 2042 (ej risktider inräknade). Mälardalsrådet vill understryka vikten av att projektet färdigställs snarast möjligt, senast 2042 enligt tidsplan, och utan ytterligare förseningar. Till dess måste även åtgärder västerut vara fullt åtgärdade.

Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg-Degerön, sträckan Hallsberg-Åsbro

Godsstråket genom Bergslagen är ett av landets viktigaste godstågsstråk. Utbyggnaden av dubbelspar mellan Hallsberg och Degerön har länge varit en prioriterad åtgärd för Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem och projektet har pågått sedan 2012 då den första delsträckan byggstartades. Mälardalsrådet välkomnar att Trafikverket föreslår ett slutförande av den sista och redan byggstartade sträckan Hallsberg-Åsbro enligt plan senast år 2031.

E22 Förbifart Söderköping

E22 sträckan vid Söderköping är idag högt trafikerad. Med Förbifarten ökar trafiksäkerheten och framkomligheten på sträckan. Regeringen fattade beslut om byggstart i början av 2025 och Mälardalsrådet ser fram emot samt förutsätter att projektet byggstartas enligt plan hösten 2026.

Märsta station

Mälardalsrådet välkomnar att Trafikverkets planförslag innefattar åtgärder på Märsta station och bangård. Märsta station bangårdsombyggnad är ett identifierat investeringsbehov före 2035 i Stockholm-Mälardalsregionens gemensamma utvecklingsstrategi för transportsystemet, Systemanalysen. Bangårdens nuvarande utformning orsakar kapacitetsbrister i järnvägssystemet och stationen har idag trafiksäkerhetsbrister samt ett eftersläpande underhåll. Åtgärden är även viktigt ur ett robusthetsperspektiv då den fungerar som bytespunkt för arbetspendlare och vid alternativa resvägar till Arlanda flygplats, varför den framhålls som viktig av Arlandasamordnaren Peter Norman.

Stockholm C och Tomtebodabangård

Mälardalsrådet är positivt till att Trafikverket föreslår nya investeringar i Tomtebodabangård, som också identifieras som ett investeringsbehov före 2035 i Systemanalysen, och välkomnar att förutsättningarna för Stockholm C fortsatt föreslås utredas. I objektet Tomtebodabangård ingår stora förbättringar som innebär nya möjligheter för uppställning och service av tåg, något som kommer att avlasta Stockholms Centralstation. Det är en värdefull investering för både den nationella och regionala tågtrafiken, och en viktig del av den framtida utvecklingen av centralstationen. 8 av 10 tåg i landet startar eller slutar i Stockholm. Åtgärderna på Stockholm C och Tomtebodabangård bör därför betraktas som en nationell angelägenhet där tillgängligheten till huvudstaden och robustheten i landets järnvägssystem avgörs.

ERTMS

Att Trafikverket föreslår att arbetet med digitalisering av järnvägens signalsystem ska växlas upp samt att ERTMS ska implementeras i snabbare takt är positivt. Det är angeläget att använda ERTMS som ett verktyg för att höja infrastrukturens kapacitet. En tydlig plan för ERTMS-utrullningen är viktigt eftersom osäkra prognoser för införandet påverkar tågfaretagens installationsplanering. Under utrullningen är det nödvändigt att reinvesteringar i ATC-systemet tillåts så att arbetet med tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet.

Trafikverkets strategiska val att ge ERTMS-införandet tillräckligt med tid för att införa ett ERTMS-system som fungerar för komplexa storstadsområden välkomnas. Samtidigt vill Mälardalsrådet betona att den förlängda tidsplanen för införande av ERTMS behöver användas för att ta fram en teknisk lösning som passar komplex storstadstrafik. I det arbetet bör Trafikverket dra lärdom av andra europeiska storstadsområden med motsvarande utmaningar. Långsiktigt finns risker med ATC vad gäller tillgång till reservdelar och kompetens att utföra underhåll av systemet.

Det är positivt att en subventionering införs för ERTMS ombordutrustning. Subventioneringen måste vara långsiktig då inköp av tåg och ombyggnationer av befintliga tåg innebär omfattande processer och satsningar. Mälardalsrådet önskar ett förtydligande om anslagna medel även avser projektering av ombordutrustning eller enbart investering i själva utrustningen. Planering och projektering för att klara av utbyten på tåg är förknippad med högre kostnader och bedöms inte motsvara avsatta medel i planförslaget. Mälardalsrådet vill även betona att planering och projektering bör subventioneras av den nationella planen för de fall där utrustning behöver bytas ut i ett tidigare skede än vid nyanskaffning av fordon.

Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras – arbete med kostnadskontroll

Mälardalsrådet förutsätter att ingångna avtal och beslutade åtgärder i Stockholm-Mälardalsregionen genomförs enligt tidsplan och utan (ytterligare) förseningar. Utöver ovan beskrivna behov finns ytterligare åtgärder före 2035 identifierade i Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen som finns med i så väl tidigare nationell plan som i Trafikverkets planförslag för perioden 2026-2037.

Regeringens och Trafikverkets ökade fokus på kostnadskontroll är samtidigt förståeligt och positivt för arbetet för att få ut mer infrastruktur för pengarna. Mälardalsrådet ifrågasätter dock rimligheten i att planprocessen inte kan ge regioner, kommuner eller näringslivet tydliga besked förrän 1-3 år före byggstart. Ett sådant tidsspänn är allt för kort för att dessa aktörer ska kunna möta upp med den samhällsutveckling som infrastruktursatsningen ämnar till. I stället lämnas regioner, kommuner och näringslivet med stora risker att dyra investeringar går till spillo. Vid omprövning av objekt måste därför noggrann och grundlig konsekvensanalys göras. När Trafikverket har lämnat förslag på kostnadsbesparingar behöver regeringen hantera frågan om byggstartsbeslut skyndsamt.

Mälardalsrådet noterar att Trafikverket föreslagit en riskreserv på 10 procent, vilket enligt direktivet är lägsta möjliga nivå. Tanken med en riskreserv för att undvika att mindre åtgärder försenas eller trycks undan av kostnadsfördyringar i större projekt är god. Å andra sidan finns oro för att en för stor riskreserv kan upprätthålla en tillåtande kultur gentemot fördyringar, vilket rimmar illa med Trafikverkets arbete för ökad kostnadskontroll. Detta, tillsammans med stora kvarstående behov av utveckling av transportinfrastrukturen, kan aktualisera frågan om delar av pengarna i riskreserven inte gör mer nytta som anslag till några av de samhällsekonomiskt lönsamma åtgärder som Trafikverket identifierat men inte prioriterat i planförslaget.

3. Prioriterade investeringar saknas

För att stärka arbetspendlingen och ge förutsättningar för mer effektiva godstransporter saknas fortfarande viktiga investeringar i Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem. Genom Systemanalysen har de sju regionerna enats om nedan prioriterade satsningar före 2035:

Mälardalsregionen

Sedan flera planomgångar tillbaka har Mälardalsrådet prioriterat ytterligare åtgärder på Mälardalsbanan. Det handlar dels om utbyggnad av dubbelspår mellan Örebro-Västerås (Kolbäck-Hovsta), dels om ombyggnad av spår genom Örebro och bangårdsombyggnad vid Västerås C.

Bristerna mellan Örebro och Västerås är akuta att åtgärda för att undvika negativa konsekvenser för Stockholm-Mälardalsregionens tillväxt. Dagens sträckor med enkelspår skapar stora störningar i trafiken som påverkar tusentals pendlare varje dag. Mellan Örebro och Arboga ska all regional trafik på Mälardalsbanan och Svealandsbanan dela på ett enkelspår. Konsekvensen är brist på kapacitet, bristfällig tillförlitlighet som påverkar trafiken i stråket Örebro-Västerås-Enköping och hela vägen in mot Stockholm, samt långa restider för såväl godstrafik som pendeltågstrafik, regionalångstrafik och fjärrtågstrafik. En fullständig utbyggnad till dubbelspår (till en kostnad av 3 miljarder kronor i 2021 års prisnivå) skulle minska restiden mellan Örebro och Stockholm via Västerås med 20 minuter, öka punktligheten i systemet och ge stora nyttor för kommunerna och regionerna längs stråket.⁵ Dubbelspåret är dessutom en förutsättning för utvecklingen av stråket Oslo-Stockholm som både avsevärt kortar restiden mellan huvudstäderna samt är ett viktigt bidrag i att stärka öst-västra förbindelser som är av betydelse för militär mobilitet.

Trots detta har Trafikverket endast utrett mindre åtgärder på sträckan, som finns med bland lönsamma förslag i den alternativa ramen om + 10 procent: dubbelspår Arboga-Jädersbruk och förbigångsspår i Hovsta. Mot bakgrund av de stora förseningarna på Mälardalsbanan Tomtebodavägen-Kallhäll, vill Mälardalsrådet understryka behovet av att regeringen åtminstone prioriterar dessa förhållandevis små åtgärder. En fortsatt förbättring av kapaciteten och tillförlitligheten på Mälardalsbanan kan inte vänta tills efter att fjärrspåret Tomtebodavägen-Kallhäll står klart 2042.

⁵ Oslo-Stihl 2.55/Sweco (2021): Mälardalsbanan, Nyttor av dubbelspår samt Mälardalsrådet (2025): Nyttöanalys av Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen

Svealandsbanan

Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen har identifierat brister på Svealandsbanan för gods- och storregional kollektivtrafik. Det nuvarande enkelspåret på sträckan Folkesta-Rekarne är hårt belastat och Mälardalsrådet prioriterar en utbyggnad till dubbelspår innan 2035 högt. Dubbelspårsutbyggnaden behövs för att möta den planerade utvecklingen av den storregionala kollektivtrafiken mellan viktiga noder i Mälardalen.

Att varken åtgärden Folkesta-Rekarne, eller förberedande åtgärder för dubbelspårsutbyggnaden, finns med i Trafikverkets planförslag är olyckligt. Trafikverket planerar för mindre åtgärder i Rekarne i form av förlängt mötesspår och ett tredje mötesspår, men dessa åtgärder ökar enbart kapaciteten gradvis utan att helt åtgärda bristen. I stället skjuts investeringsbehovet på en allt för avlägsen framtid vilket kommer att hejda utvecklingen av den storregionala kollektivtrafiken, godsets förutsättningar på järnvägen och riskera en ökad störningskänslighet på Svealandsbanan.

Hallsbergs gods- och personbangård

Hallsberg utgör en av Sveriges mest centrala noder för både gods- och persontrafik och är Skandinaviens största rangerbangård. Här möts Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen, vilket gör platsen avgörande för hela Sveriges logistikflöden och för tillgången till hållbara transporter mellan Mälardalen, Göteborgs hamn och vidare mot Europa. Att Hallsberg rangerbangård pekas ut i planförslaget som en av två terminaler som prioriteras för bibehållen funktion är positivt. Samtidigt saknas konkreta åtgärder för att utveckla kapacitet och robusthet på såväl rangerbangården som personbangården. Utan sådana investeringar riskerar Hallsberg att bli en flaskhals i transportsystemet, särskilt i stråket Hallsberg-Örebro, där både gods- och persontrafiken redan idag är hårt belastad.

Mälardalsrådet vill framhålla vikten av åtgärder i Hallsbergs bangård för att säkerställa ett robust och kapacitetsstarkt järnvägssystem. Hallsbergs bangård bör ges en tydlig och prioriterad roll i den nationella planen.

Ostkustbanan

Mälardalsrådet ser behov av fortsatta investeringar på Ostkustbanan. Det handlar framför allt om en ny station för regionaltåg i Solna med anslutning till pendeltåg, tunnelbana och spårväg, och om åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar på Uppsala central. Det sistnämnda bör hanteras som en följdinvestering av fyrspårsprojektet Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala, liksom följdinvesteringarna i uppställningsspår i Linköping och Norrköping med anledning av Ostlänken.

4. Effektivisera och ställ om transportsystemet

Sverige måste fortsätta driva på omställningen av transportsystemet och staten behöver gå före i arbetet. Omställningen förutsätter ett mer effektivt nyttjande av transportsystemet, samt en betydande teknikutveckling vad gäller fordon och förnybara drivmedel – och en utbyggd infrastruktur för den nya tekniken. Ordnande satsningar inom elektrifiering är en avgörande pusselbit. Mälardalsrådet vill därtill framhålla att det krävs en långsiktig energipolitik med ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel.

Effektivisera – använd rätt trafikslag för rätt transport

Det är oroväckande att Trafikverkets miljökonsekvensbedömning är att klimatmålet om minst 70 procents minskning av utsläppen till 2030 jämfört med 2010 inte nås. Inte heller EU:s ESR krav på Sverige, eller målen om ökad andel gång-, cykel- och kollektivtrafik nås. För att uppnå ett mer effektivt och klimatsmart transportsystem är intermodalitet, där rätt trafikslag används för rätt transport för största möjliga samhällsnytta, en viktig förutsättning. Trafikverket bedömer i stället att färdmedelsandelarna förblir relativt stabila över tid.

I Stockholm-Mälardalen är kapacitetsbrister en faktor som hindrar överflyttning av gods till järnväg. Satsningar på ERTMS och digitalisering är en pusselbit i att möjliggöra för större nyttjande av den teoretiska kapaciteten. Järnvägen är mycket energi- och yteffektiv samt har jämförelsevis låg klimatpåverkan, varför Mälardalsrådet välkomnar att 80 procent av medlen för namngivna åtgärder går till just utveckling av järnvägen.

Vad gäller sjöfarten ställer sig Mälardalsrådet mycket positivt till Trafikverkets förslag att upphandla ytterligare en ny isbrytare som del av en isbrytarstrategi. Mälardalsrådet är också positivt till förslaget att slutföra uppgraderingen av Södertälje sluss, samt förbättringen av farleden mellan Landsort och Södertälje. Tillsammans med förslaget om en ny eller ombyggd Hjulstabro skapar detta förbättrade förutsättningar för Mälarsjöfarten.

För att järnvägens och sjöfartens potential ska kunna tillvaratas behöver staten och näringslivet gemensamt verka för neutrala konkurrensförutsättningar mellan trafikslagen. Mälardalsrådet vill uttrycka oro över signaler om att lotsavgifterna (och de ökade kostnader som uppstår i väntan på att få lots tilldelad) samt banavgifterna i ökad grad utgör ett hinder för en utveckling mot mer effektiva godstransporter.

Att hela det statliga vägnätet upplåts för BK4 under planperioden är positivt både för utvecklingen av längre och tyngre lastbilar och ökad robusthet kopplat till totalförsvarets behov. Samtidigt vill Mälardalsrådet framhålla vikten av sammanhållna stråk, där upplåtandet av kommunala vägar för BK4 för att länka samman det statliga nätet med logistiknoder idag är en utmaning. När lastbilarna blir längre och

tyngre krävs färre enheter för att transportera samma mängd gods, vilket skulle kunna minska det totala antalet fordon på vägarna. Detta beräknas i sin tur kunna minska utsläppen från den tunga trafiken, samt minska transportkostnaderna. Med en elektrifierad lastbilsflotta kan klimatnyttorna öka ytterligare.

5. Gotlands tillgänglighet till fastlandet måste säkerställas



Gotland är som ö helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. För invånare, näringslivet och turismen utgör färjetrafiken en ekonomisk och social livlina som säkrar daglig försörjning av livsmedel, mediciner och bränslen. Väl fungerande sjöfart till och från Gotland är också viktigt för Stockholm-Mälardalenregionen och landet i helhet, inte minst mot bakgrund av den totalförsvarsuppbyggnad som pågår på ön samt Gotlands roll i den svenska livsmedelsproduktionen. Färjorna till och från Gotland har betydelse för Försvarsmaktens möjlighet att snabbt mobilisera, förstärka och försvara ön i ett skymningsläge eller vid väpnad konflikt.

Gotlands färjetrafik bör ingå i nationell plan

Färjetrafiken fungerar i praktiken som Gotlands länsväg – det är därför anmärkningsvärt hur staten hanterar frågan om upphandling av trafiken. Redan 2012 konstaterade Trafikanalys att nuvarande hantering av Gotlands färjetrafik är bristfällig och föreslog att den skulle hanteras inom samma utgiftsområde som idag motsvaras av 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur samt 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur i den nationella transportinfrastrukturplanen.

I grannlandet Danmark tillämpas en så kallad landsvägsprincip som innebär att staten säkerställer biljettpriser för inrikes färjetrafik så att de motsvarar vad resan hade kostat om den gått på väg. I Sverige finns ingen sådan tydlig princip som garanterar jämförbara biljettpriser. I stället lever näringslivet på Gotland, gotlänningarna och deras anhöriga på fastlandet med en ständig osäkerhet kring hur tillgängligheten kan komma att utvecklas kommande år – och hur kostnaderna för denna tillgänglighet ska fördelas mellan parterna. Osäkerheten i sig hämmar Gotlands näringslivsutveckling, och sedan den senaste upphandlingen har färjeresenärerna sett kraftigt ökade biljettpriser. Sedan 2017 har det genomsnittliga biljettpriset för en gotlänning ökat med 50 procent, medan att ta med bilen har blivit hela 75 procent dyrare under samma period. Idag är det nästan fyra gånger så dyrt för en gotländsk familj att resa till Stockholm med Gotlandsfärjan och medhavd bil, jämfört med en familj som har möjlighet att färdas samma sträcka enbart med bil. Jämförelsen är gjord med en biljetttyp som möjliggör avbokning och full återbetalning för att motsvara friheten man har när man reser med bil.⁶

⁶ <https://gotland.se/utveckla-gotland/priser-i-farjetrafiken/undersokning-av-farjepriser>

På kort sikt är det nödvändigt med någon form av statlig kompensation för att råda bot på dessa priser. Trafikverket eller av regeringen utpekad myndighet bör uppdras att utforma lämplig modell för stöd som kommer gotlänningar, gotländskt näringsliv och besökare till del i form av minskade biljettkostnader för resor och transporter med färjetrafiken. Mälardalsrådet vill även uppmana regeringen att införa en nationell princip som garanterar likvärdig tillgänglighet mellan ö och fastland. En sådan inriktning skulle stärka den nationella sammanhållningen och skapa långsiktiga och rättvisa villkor för boende och företag på Gotland.

6. Stärk järnvägsunderhållet och öka genomförandetakten

Påskynda åtgärdandet av underhållsskulden på järnväg

Mälardalsrådet välkomnar regeringens prioritering av vidmakthållande och underhåll i den nationella planen. Ett fungerande och robust transportsystem är grundläggande för både arbetsmarknadsintegration, näringslivets konkurrenskraft och tillgängligheten i hela landet. Det är positivt att Trafikverket anger slutår för när det eftersatta underhållet på väg respektive järnväg ska vara åtgärdat. Dock behöver Trafikverket förankra och förtydliga hur detta ska bli möjligt att genomföra i praktiken.

Trafikverkets beräkningar visar att endast cirka 10 procent av det eftersatta järnvägsunderhållet beräknas kunna återtats fram till år 2037, vilket innebär att största delen av underhållet skjuts bortom planperioden då målåret är 2050. Att järnvägens underhåll skjuts på framtiden är i sig allvarligt. Med nuvarande takt riskerar åtgärdandet att ta alltför lång tid, samtidigt som nya fel, slitage och behov av ytterligare underhåll tillkommer.

Samtidigt oroas Mälardalsrådet över signaler från Trafikverket om att målåret 2050 kan bli svårt att nå. Ett förtydligande från regeringen kring när underhållsskulden realistiskt kan bedömas som hanterbar och åtgärdad skulle därför vara önskvärt.

Mälardalsrådet vill framhålla vikten av ökade resurser och en stärkt genomförandeförmåga, där Trafikverket behöver säkerställa att myndigheten är rustad för att hantera den omfattande underhållsatsningen. Arbetssätt och prioriteringsgrunder måste ses över för att möjliggöra ett snabbare och flexibelt genomförande. Idag äger exempelvis det statliga bolaget Infranord ett modernt och effektivt trådbyteståg som på grund av Trafikverkets upphandlingsmetoder inte används i Sverige.

Mälardalsrådet ser stor potential i effektivare planering av banarbeten, samt i att kombinera underhållsåtgärder med trimningsåtgärder för ett ökad genomförande. En tydlig koppling mellan underhåll, trimningsåtgärder och långsiktiga investeringar behövs för att bygga ett kapacitetsstarkt och pålitligt järnvägssystem med högre genomförandetakt.

Länsplanernas upparbetningsgrad måste öka

Regionernas länsplaner har en central roll för att utveckla det regionala transportsystemet. Det statliga regionala vägnätet utgör merparten av vägnätet och länsplanerna låser upp en potential för att öka trafiksäkerhet, cykelinfrastruktur samt kollektivtrafik. Att de tidigare samfinansieringspottarna nu tillförts till länsplanerna är positivt. Mälardalsrådet menar på att den ökning som givits länsplaneupprättarna dock är otillräcklig i förhållande till de stora behoven som finns i regionerna, samt i förhållande till den ansvarsförskjutning som stadsmiljöavtalens avveckling lett till. Om regeringen vill uppnå de transportpolitiska målen krävs en långsiktig förstärkning på finansieringen av länsplanerna.

En hög upparbetningsgrad för medel i länsplanerna är viktig för att säkerställa att planerade åtgärder leder till resultat. För att detta ska vara möjligt krävs att Trafikverket har förutsättningar att driva projekt framåt. Om resurser till genomförande begränsas kommer framdriften för länsplanerna fortsatt att minska, något som redan idag fördröjer viktiga investeringar i det regionala transportsystemet. Mälardalsrådet förutsätter att tillräckliga resurser säkerställs för att möta behovet av nödvändiga utredningar, både för genomförande av nuvarande planer och till nya kandidater till nästkommande planomgångar.

7. Finansiering för steg 1- och 2-åtgärder saknas fortsatt



Regeringen gav i Trafikverkets regleringsbrev för år 2022 uppdraget att inkomma med en ”Redovisning av steg 1- och 2-åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter med mera”. I juni år 2024 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag på hur villkoren för statlig medfinansiering av infrastrukturåtgärder i steg 1 och 2 av fyrstegsprincipen kan förtydligas. I båda dessa uppdrag fastslår Trafikverket att åtgärdstyper som ”trafikinformation” och ”resplaner och program (Mobility Management)” inte kan finansieras från nationell plan och länsplaner. Samma svar ges år 2024, ”ståndpunkt om finansiering av steg 1- och 2-åtgärder kvarstår”.

Regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men i nationell plan saknas fortfarande verktyg för att finansiera dess två första steg. Dagens regelverk begränsar finansieringen till steg 3 och steg 4, vilket leder till dyrare och mindre flexibla lösningar samt att åtgärdsvalsstudier resulterar i kostnadsdrivande steg 3- och steg 4-åtgärder.

För att länsplaneupprättarna ska kunna säkerställa en modern och effektiv transportplanering ser Mälardalsrådet behov av att regelverket uppdateras så att länsplanerna kan finansiera åtgärder i alla fyrstegsprincipens samtliga fyra steg.

8. Avveckla stationsavgiften vid Arlanda

I Mälardalsrådet finns stark konsensus om att Arlanda flygplats är ett nationellt intresse för näringslivets utveckling och internationella konkurrenskraft, samt en gemensam ambition att Arlanda ska bli Nordens ledande flygplats. Mälardalsrådet ser positivt på den Arlandautredning som presenterades av Peter Norman i juni 2025 och efterfrågar ett tydligt ledarskap från regeringen när det kommer till att göra verklighet av förslagen. Utöver behovet av investeringar i flygplatsens omkringliggande transportinfrastruktur samt i stråken från Stockholm-Mälardalsregionens nodstäder för att stärka resandeunderlaget, vill Mälardalsrådet framhålla behovet av att redan i närtid använda det befintliga systemet mer effektivt. I detta är kollektivtrafiken och avvecklandet av stationsavgiften vid Arlanda C viktiga pusselbitar.

Regionerna både bedriver och utvecklar kollektivtrafik till Arlanda via regionala kollektivtrafikmyndigheter och det gemensamma bolaget Mälardalstrafik. I sammanhanget bör dock betonas att A-Trains möjligheter att neka andra trafikeringsrätt eller rätten att ta upp och släppa av passagerare Stockholm-Arlanda, och den stationsavgift som övriga operatörer tvingas ta ut av sina resenärer, som en konsekvens av statens avtal med A-Train, försvårar regionernas möjlighet att bedriva en konkurrenskraftig kollektivtrafik till Arlanda.

En snabb och effektiv åtgärd för att stärka tillgängligheten till Arlanda, och för att kunna nyttja järnvägssystemet mer effektivt, är att omförhandla avtalet med A-Train. Mälardalsrådet håller starkt med om Arlandasamordnarens slutsats och förslag att staten måste ta ansvar för avtalet och skyndsamt initiera en sådan omförhandling.



9. Åtgärda den akuta kompetensförsörjningsbristen

Mälardalsrådet delar Trafikverkets bild att kompetenssituationen är en akut fråga för transportplanens genomförande och vill understryka vikten av att kritiska personalkategorier säkras. Mälardalsrådet har, genom kompetensförsörjningssamarbetet En Bättre Matchning, i flera rapporter kartlagt bristen på samhällsbyggare i Stockholm-Mälardalsregionen och hur kompetensförsörjningen kan stärkas.

Ge Trafikverket uppdrag att arbeta proaktivt med kompetensförsörjningen

För att möta utmaningarna behöver Trafikverket få ett långsiktigt uppdrag att arbeta proaktivt med kompetensförsörjning inom transportinfrastruktursektorn. Uppdraget bör omfatta ett strategiskt samordnings- och samverkansprogram för aktörer med rådighet inom området. Samverkan behövs kring utbildningsplanering, attraktion, resurser, relaterade kompetensbehov, där hänsyn tas till kommunala och regionala perspektiv och behov. För större geografier som Stockholm-Mälardalsregionen behövs en storregional samverkansnivå. Järnvägscollege är en uppskattad satsning från Trafikverket som bör vidareutvecklas.

Mälardalsrådet ser även ett behov av att Trafikverket i samverkan med SCB får i uppdrag att löpande ta fram kompetensförsörjningsprognoser med koppling till nationell plan och länsplaner. Prognoserna bör ingå i SCB Trender och Prognoser, och dialog behöver föras med regionerna utifrån regionernas uppdrag att tillhandahålla bedömningar av länens kompetensbehov.

Etablera en eller flera järnvägstekniska övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalsregionen

Tillgång till utbildnings- och övningsmiljöer är centralt för kompetensförsörjningen. I Stockholm-Mälardalsregionen saknas dock fortsatt viktiga utbildnings- och övningsmiljöer inom exempelvis järnvägsteknik. En järnvägsteknisk övningsanläggning kan skapa nytta för flera utbildningsnivåer, öka attraktiviteten för järnvägsyrken, samt bidra till innovation och utvecklingen av mer effektiva arbetsmetoder.

Trafikverket måste få uppdrag att etablera en eller flera övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalsregionen, och Mälardalsrådet efterfrågar ett långsiktigt statligt engagemang i frågan om dessa investeringstunga utbildningsmiljöer.

Stärk kompetensförsörjningen genom forsknings- och innovationsprojekt

Mälardalsrådet vill framhålla transportforskningens betydelse för den framtida konkurrensförsörjningen. Ny kunskap och innovation behöver utvecklas hos institutioner som utbildar transportinfrastruktursektorns arbetskraft för att dessa så snabbt som möjligt ska kunna föras ut

på bred front i transportsystemet. Trafikverket behöver få i uppdrag att hitta partnerskap för kombinerade forsknings-, innovations- och utbildningsprojekt i Stockholm-Mälardalsregionen, samt få i uppdrag att investera i innovativa lärmiljöer.

10. OPS och alternativ finansiering

Nya arbetssätt och att gå vidare med alternativ finansiering är positivt, men får inte äventyra tidsplanen för Stockholm-Mälardalsregionen transportinfrastruktur

OPS beskrivs av Trafikverket som en utvecklad form för genomförandet av infrastrukturinvesteringar där en annan aktör än Trafikverket bygger och ansvarar för driften efter färdigställandet. I planförslaget redovisar Trafikverket totalt nio objekt, fyra på väg och fem på järnväg, som möjliga kandidater för OPS. Tre av dessa ligger i Stockholm-Mälardalsregionen: del av Tvärförbindelse Södertörn, Hjulstabron och Tomtebodas bangård.

Mälardalsrådet ser positivt på att samtliga utpekade objekt är finansierade av nationell plan och att Trafikverket gjort internationella utblickar för att hitta effektivare sätt att utveckla infrastrukturen. OPS kan potentiellt leda till bättre kostnadsstyrning, innovation under produktion och ett effektivt genomförande, något som Mälardalsrådet välkomnar mot bakgrund av stora och återkommande förseningar av infrastrukturprojekt i Stockholm-Mälardalsregionen. Utöver objekten i nationell plan pekas objekt ut som möjliga att genomföras med OPS utan statlig medfinansiering. Trafikverket pekar ut Stockholm-Oslo som potentiell kandidat men bedömer att fortsatta utredningar krävs för finansieringsform och utförande. Mälardalsrådet välkomnar utpekandet och följer intresserat det fortsatta arbetet.

Parallellt med remissperioden av Trafikverkets förslag till nationell plan pågår en statlig utredning som kommer tydliggöra vad OPS innebär som affärsform i Sverige och vilka effektiviseringsvinster som kan uppnås genom den. Utredningen presenteras 15 december. Att objekt pekats ut redan innan utredningens resultat presenterats och formen för OPS ännu inte är satt utgör en osäkerhet. Enligt Trafikverket kan OPS innebära olika saker för olika objekt beroende på hur långt dessa har kommit i planeringen. Dessutom ställer nya arbetssätt krav på ny och utvecklad kompetens hos såväl Trafikverket som marknaden.

Mälardalsrådet vill framhålla att osäkerheterna kring affärsformer och risken för kompetensbrist inte får äventyra tidsplanerna för de utpekade objekten i Stockholm-Mälardalsregionen. Det är av yttersta vikt att objekten utförs enligt tidsplan oavsett om det sker genom OPS eller inte.

Dra lärdom av tidigare erfarenheter vid analys av alternativ finansiering

En utgångspunkt för en gemensam, långsiktig och sammanhållen transportinfrastrukturplanering är finansiering via den nationella transportinfrastrukturplanen och dess planeringsprocess. Grunden måste vara att den nationella planen inklusive länstransportplanerna ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar. Men för att skapa ökade medel till infrastruktur-satsningar är det betydelsefullt att undersöka alternativa finansieringsformer, däribland brukaravgifter, lånefinansiering och EU-finansiering.

Av OPS-kandidaterna i Stockholm-Mälardalsregionen bedömer Trafikverket att Tomtebodas bangård har goda förutsättningar att delfinansieras genom serviceavgifter. Mälardalsrådet vill framhålla att det krävs en balans i avgifter för att inte minska nyttjandet, och med det nyttorna, eller skapa en obalanserad konkurrenssituation. Vid analys och dialog om eventuell alternativ finansiering, särskilt med OPS-avtal eller liknande avtal, är det viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av erfarenheter från tidigare genomförda projekt, som exempelvis Arlandabanan. Framtagandet av alternativa finansieringsformer ska alltid ske i dialog med berörda regioner och kommuner och måste utredas för varje enskilt objekt. Detta för att säkerställa affärsmodeller och upplägg som effektivt löser behoven samt styr mot önskade effekter såväl långsiktigt som kortsiktigt.

11. Fortsatt dialog för ett starkare transportsystem

I Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete, En Bättre Sits, samarbetar kommunerna och regionerna i sju län för hållbara och effektiva transporter. Samarbetets gemensamma prioriteringar bildar en tydlighet för regeringen och Trafikverket kring Stockholm-Mälardalsregionens infrastrukturbehov. I Mälardalsrådet är vi eniga om att det behövs ökade satsningar i Stockholm-Mälardalsregionen för att kunna upprätthålla ett starkt och effektivt transportsystem som bidrar till en regional utveckling, samt stärkt internationell konkurrenskraft. För Stockholm-Mälardalsregionens utveckling och transportinfrastruktur påverkar i stor utsträckning även utvecklingen i övriga landet.

Tillsammans investerar Stockholm-Mälardalsregionen miljarder i den storregionala kollektivtrafiken, och många parter medfinansierar även projekt för utbyggnad av statlig infrastruktur. Nu måste staten matcha vår ambition och satsa på infrastrukturen i vår del av landet. I en alltmer orolig omvärld har regeringen möjlighet att prioritera den samhällsekonomiska nyttan och bygga Sverige starkare.

Mälardalsrådet ser fram emot en fortsatt god dialog, och att satsningarna på infrastrukturen görs i Stockholm-Mälardalsregionen där nyttan är stor.

En Bättre Sits

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan många år tillbaka i Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete, En Bättre Sits. En unik process där en stor grupp politiker och tjänstepersoner samlas för att analysera och enas om gemensamma prioriteringar för utvecklingen av Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem. Syftet är att långsiktigt arbeta för en sammanhållen och hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar för människors vardag, en utvecklad konkurrenskraft och godstransporter i regionen.

Stockholm-Mälardalsregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela landets utveckling, konkurrenskraft och motståndskraft. Tillsammans bygger vi Sverige starkare.

enbattresits.se



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning och internationella jämförelser. Vi samlar Stockholm-Mälardalsregionens kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.