



Remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022-2033

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits lämnar härmed ett gemensamt remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturplaneringen 2022-2033 (dir.nr. I2021/02884). Remissvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur. Parterna i respektive län lämnar även egna remissvar med länspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

Sammanfattning

- ➔ **Atta av tio tågresor i Sverige startar eller slutar i Stockholm.** Stockholm-Mälarenregionen är med sina 4,3 miljoner invånare och 49% av Sveriges BNP av stor betydelse för hela landet. Förseningar och kapacitetsbrister i Stockholm-Mälarenregionen drabbar resenärer i hela landet.
 - ➔ **Stockholm-Mälarenregionen tar ett gemensamt ansvar** för transportinfrastrukturen och det hållbara resandet i vår del av landet, bland annat med 16 miljarder kr i ett regionalstågssystem. Nu måste staten matcha ambitionen och satsa på infrastrukturen i vår del av landet.
 - ➔ **Satsningar behövs för att minska transporterens klimatpåverkan.** Störst potential till beteendeförändringar i landet finns i Stockholm-Mälarenregionens starka trafikstråk.
 - ➔ **Höjning av rambudgeten är positiv.** Länsplanerna bör tilldelas en större andel för att ytterligare stärka genomförande av trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet.
 - ➔ **Drift och underhåll är avgörande och måste prioriteras** för att garantera tillgänglighet och funktionalitet. Eftersläpande underhåll behöver åtgärdas under kommande tolvsårsperiod.
 - ➔ **Redan beslutade åtgärder ska genomföras inom de aviserade tidsramarna**
 - En försening av Ostkustbanan (Fyrspår Uppsala-Stockholm) skulle drabba såväl regeringens klimatpolitiska som bostadspolitiska målsättningar.
 - Ostlänken är ett namnsatt objekt av stor betydelse för transportsystemet. En försening skulle få allvarliga konsekvenser.
- Det är positivt att Trafikverkets planförslag tillför medel till Mälarenbanan, Tvärförbindelse Södertörn, Stockholms centralstation, Södertäljebro och farleden Södertälje-Landsort.
- ➔ **Planförslaget saknar merparten av En Bättre Sits sju storregionala prioriteringar.** Detta innebär en stor risk för transportsystemet och riskerar att hämma Sveriges utveckling.
 - **Trimningspaket** - För att möjliggöra Mälardalstrafik Etapp 2.
 - **Ostkustbanan** - Ny regionalstågsstation i Solna och åtgärder vid Uppsala C.
 - **Mälarenbanan** - Dubbelspår Kolbäck-Hovsta, ombyggnad av Västerås C samt Örebro.
 - **Svealandsbanan** - Utökad trafik Folkesta-Rekarne, som delar sträcka med UVEN.
 - **Hallsberg gods- och personbangård** - Utökad kapacitet.
 - **E4** - Utökad kapacitet norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda.
 - **Hjulstabron** - Mälarsjöfarten är starkt beroende av att en ny Hjulstabro byggs.
 - ➔ **Gotland behöver en väl fungerande trafik för att binda samman ön med fastlandet.**
 - ➔ **Trafikverkets modell med utpekade brister är välgrundad**, men en utredning av brister behövs i nära dialog med regionerna.
 - ➔ **De nya stambanorna utgår från ett konkret kapacitetsbehov** och måste planeras utifrån det omgivande trafiksystemet samt finansieras i särskild ordning utanför nationell plan.
 - ➔ **Goda internationella transporter till och från Stockholm-Mälarenregionen är avgörande** för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft.
 - ➔ **Arlanda, Sveriges internationella flygplats, behöver ägnas mer fokus.**
 - ➔ **Bättre planering och optimering av godstransporterna för ökad effektivitet och klimatnytta.**
 - ➔ **Införandet av ERTMS ska ske med eftertänksamhet i dialog med regionala företrädare.**
 - ➔ **Kompetensförsörjningen inom samhällsbyggnad och infrastruktur behöver säkerställas.**

Innehåll:

Sammanfattning	4
Inledning	5
1. Stockholm-Mälarenregionens betydelse för Sveriges utveckling	6
2. Stockholm-Mälarenregionens bidrag och ökade ambitioner för ett hållbart transportsystem	7
3. Helhetsperspektiv och ökad målstyrning krävs	9
3.1 Satsningar ska minska transporternas klimatpåverkan	9
3.2 Teknikutvecklingens möjligheter	10
4. Förändrade budgetramar och utökade regionala planer behövs	12
4.1 Pottorna ska tillföras länsplanerna	13
5. Drift och underhåll måste prioriteras	14
6. Åtgärder i gällande plan ska slutföras	15
6.1 Ostlänken	15
6.2 Ostkustbanan: Fyra spår Uppsala-Stockholm behöver en tydlig utbyggnadsplan	16
6.3 Mälarenbanan: Utbyggnad Tomtebodavägen-Kallhäll	16
6.4 Tvärförbindelse Södertörn	16
6.5 Stockholms centralstation	17
6.6 Södertälje-Landsort	17
7. Sju läns gemensamma prioriteringar	18
7.1 Trimningspaket	18
7.2 Ostkustbanan: Uppsala central och Solna station viktiga bytespunkter	18
7.3 Mälarenbanan: Kapacitetsförstärkningar nödvändiga för arbetsmarknadsintegrering	19
7.4 Svealandsbanan: Utökad kapacitet som bidrar till omfattande systemeffekter	19
7.5 Hallsberg: Ett nav i Sveriges transportsystem	19
7.6 Satsningarna på E4 är nödvändiga för att upprätthålla funktionaliteten	20
7.7 Hjulstabilisatorn: Öka överflyttningen av gods till sjöfart	20
8. Gotland: Trafiksystem som binder samman ön med fastlandet	20
9. Utpekade brister	21
9.1 Stockholm-riksgränsen-Oslo	21
9.2 Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna	21
9.3 Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem)	22
10. Nya stambanor utgår från ett konkret kapacitetsbehov	23
11. Skapa bättre förutsättningar för fyrstegsprincipen och åtgärder för beteendeförändring	23
12. Stadsmiljöavtal ett viktigt verktyg i omställningen till ett hållbart transportsystem	25
13. Internationell tillgänglighet avgörande	26
13.1 Tydliga besked om TEN-T efterfrågas	26
13.2 Internationell tillgänglighet med tåg	26
13.3 Arlanda – Sveriges internationella flygplats	27
13.4 Säkerställ vintersjöfarten med uppgraderad isbrytarflotta	27
14. Nya förutsättningar för godstransporter	28
15. Införandet av ERTMS	29
16. Kompetensförsörjningen av transportinfrastruktursystemet behöver säkerställas	30
17. Flexibilitet i planförslaget avseende finansieringsformer	30
18. Fortsatt dialog för ett starkare transportsystem	31



Inledning

Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits, som omfattar de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Länen arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Samarbetet värnar en hög nationell och internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälardalsregionen.

Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete tackar för möjligheten att svara på remissen avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2022-2033. Det gemensamma remissvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalsregionens transport-infrastruktur. Utgångspunkten för inspelet är den politiskt förankrade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem, En Bättre Sits Systemanalys 2020.



Systemanalys 2020 överlämnades från Mälardalsrådets En Bättre Sits till Trafikverket. Från vänster: Jesper Skalberg Karlsson (M), regionråd Region Gotland, Kristoffer Tamsons (M), trafikregionråd Region Stockholm och ordförande Mälardalsrådet, Magnus Ekblad (C), regionråd Region Västmanland, Nina Höjjer (S), regionråd Region Örebro län, Helena Sundberg, regionchef Trafikverket Stockholm och Julie Tran (C), regionråd Region Östergötland.

1. Stockholm-Mälardalens regionens betydelse för Sveriges utveckling

Varje dag reser 750 000 regioninvånare över en eller flera kommungränser för att komma till jobbet.

Stockholm-Mälardalens regionen utgör i många avseenden en sammankopplad region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor 43 procent av landets befolkning och 49 procent av Sveriges BNP skapas här. Varje dag reser 750 000 regioninvånare över en eller flera kommungränser för att komma till jobbet, i en allt mer sammankopplad storregion. I regionen ligger Arlanda, Sveriges största internationella flygplats och central transportnod. Stora godsmängder passerar till, från eller genom regionen och godstransporterna beräknas öka med 65 procent till 2040. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med hundratusentals invånare, samtidigt som antalet arbetstillfällen förväntas öka med drygt 700 000. Till detta kommer ett ökat resande över länsgräns för studier. Åtta av tio tågresor i Sverige startar eller slutar i Stockholm. Förseningar i Stockholm-Mälardalens regionen drabbar resenärer och godstransporter i hela landet.

Med ökad trängsel på redan hårt belastade trafiksystem måste arbetet för en bättre infrastruktur snabbas på och öka i omfattning i Stockholm-Mälardalens regionen. För att möta utvecklingen i transportsystemet och göra den mer hållbar krävs samordnade satsningar på både dagens och framtida kapacitetsproblem. Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar infrastruktur- och transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet är en viktig utgångspunkt för Stockholm-Mälardalens regionen. Infrastrukturens kapacitet och robusthet är dock i behov av upprustning och utveckling för att öka såväl den regionala som den nationella och internationella tillgängligheten.

Med utgångspunkt i Systemanalys 2020 har Mälardalsrådet sammanställt en Nyttioanalys, som visar vilket mervärde som skapas om En Bättre Sitts prioriterade åtgärder genomförs fram till 2030. Analysen visar även vilka samhällsnyttor som riskerar att utebli utan finansiering. Nyttioanalysen visar att den samhällsekonomiska nyttan av En Bättre Sitts föreslagna åtgärder uppgår till minst 96,1 miljarder kronor. Ytterligare nyttor om 19,2 miljarder kronor skulle uppstå i övriga delar av landet när resorna går snabbare till och från Stockholm-Mälardalens regionen. Totalt uppgår nyttorna till 119 miljarder kronor. Analysen visar varför satsningar måste göras på infrastrukturen i Stockholm-Mälardalens regionen, där det bor människor, pendlare reser till jobb och gods transporteras.

2. Stockholm-Mälardalsregionens bidrag och ökade ambitioner för ett hållbart transportsystem

Stockholm-Mälardalsregionen vill fortsätta vara en konstruktiv part för staten i utvecklingen av transportinfrastrukturen och uppskattar att Trafikverket framhåller Mälardalsrådets En Bättre Sits som ett gott exempel på forum för dialog om samhällsutveckling. Regionen har genom tidigare gemensamma överenskommelser med staten kring medfinansiering av infrastruktur möjliggjort och skyndat på vissa satsningar på förbättrad infrastruktur för en långsiktig och hållbar tillväxt i Stockholm-Mälardalsregionen, som till exempel Citybanans medfinansiering.

En Bättre Sits anser att Stockholm-Mälardalsregionen behöver nya överenskommelser med staten för att påskynda och svara upp mot de allt ökade ambitionerna för utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Något som nuvarande planförslag inte helt når upp till utifrån Stockholm-Mälardalsregionens gemensamma systemanalys.

Stockholm-Mälardalsregionen har tagit ett gemensamt ansvar framför allt när det gäller utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken genom satsningar som till exempel bygget av ny tågdepå för Mälartåg i Eskilstuna, inköp av nya moderna regional- och pendeltåg samt omfattande utbudsförbättringar. Genom detta är Stockholm-Mälardalsregionen starkt bidragande till den positiva utvecklingen för regional-tågstrafiken som lyfts fram i planförslaget. Regionernas gemensamma satsningar innefattar investeringar om över 16 miljarder kronor i ett utvecklat regional-tågssystem med bland annat 53 nya regional-tåg.

I hela Stockholm-Mälardalsregionen finns nu höga och allvarligt menade ambitioner för ett hållbart transportsystem som visar sig utifrån allt från regionala elektrifieringslöften till satsningar på spårväg, BRT (Bus Rapid Transit), nya gemensamma biljettsystem, byggande av tunnelbana, stora stadsutvecklingsprojekt och nya resecentrum. Samtliga exempel och särskilt satsningarna på regional-tågssystemet är en viktig del i de ökade ambitionerna för en integrerad samhällsplanering där kommunerna och regionerna tar sitt ansvar för att driva på bostadsbyggande, näringslivetableringar och övrig platsutveckling. Till det kommer allt ökade kommunala investeringar, behov av finansiering från stadsmiljöavtal till ökade behov från länstransportplanerna till gång- och cykelinvesteringar.

**Åtta av tio tåg-
resor i Sverige
startar eller slutar
i Stockholm.**

De pågående regionala satsningarna i kombination med den starka tillväxten innebär att den befintliga infrastrukturen är kraftigt ansträngd. De regionala satsningarna behöver mötas upp bättre av staten i form av ökade infrastruktursatsningar, utifrån de prioriterade behoven i Systemanalys 2020, för att ge samhället en optimal nytta. En tät dialog har förts med Trafikverket i syfte att säkerställa att de mest relevanta åtgärderna i systemanalysen genomförs. Konsekvensen av att dessa åtgärder till stor del saknas i planförslaget och således inte kommer att finnas på plats före 2040, innebär att de regionala satsningar som har inletts riskerar att stanna av och i värsta fall till viss del dras tillbaka.

De regionala satsningarna behöver mötas upp bättre av staten i form av ökade infrastruktursatsningar, utifrån de prioriterade behoven i Systemanalys 2020, för att ge samhället en optimal nytta. Konsekvensen av att dessa åtgärder till stor del saknas i planförslaget innebär att de regionala satsningar som har inletts riskerar att stanna av och i värsta fall till viss del dras tillbaka.

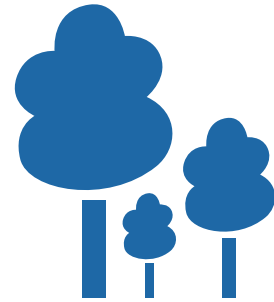
3. Helhetsperspektiv och ökad målstyrning krävs

För att uppnå de transportpolitiska målen och en minskad miljöpåverkan från transportsektorn krävs att transportsystemets olika delar fungerar och nyttjas effektivt och i samklang. Därför krävs ett helhetsperspektiv på hela transport- och planeringssystemet. Val av inriktning och åtgärder måste analyseras utifrån vilka effekter det har på övriga delar av transportsystemet och på andra transportslag.

En Bättre Sits efterfrågade i remissvaret på inriktningsunderlaget att Trafikverket skulle ges direktiv till åtgärdsplanering som i hög grad präglades av målstyrning framför prognosstyrning och att man i direktiven formulerade tydliga krav på vilka funktioner infrastrukturen skulle uppfylla. Direktiven till Trafikverket innehöll istället tydliga instruktioner om specifika objekt och satsningar som planförslaget skulle innehålla. Utrymmet att prioritera åtgärder som leder i riktning mot transportpolitiska mål och till ett hållbart transportsystem var i realiteten i princip obefintligt. Långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar där gjorda prioriteringar ligger fast är en viktig princip. Något måste dock göras för att hantera de stora kostnadsökningar och förseningar som präglar objekten i nu gällande plan. Det måste finnas utrymme att under planperioden prioritera in nya namnsatta investeringar och genomföra de åtgärder som utretts sedan nu gällande plan antogs.

3.1 Satsningar ska minska transporterens klimatpåverkan

Potentialen till beteendeförändringar finns i starka kollektivtrafikstråk in mot nodstäder och i storstadsregioner, där Stockholm-Mälarenregionen är landets största. En Bättre Sits välkomnar att Trafikverket i planförslaget tydliggör behovet av styrmedel för att uppnå önskad samhällsutveckling med minskade utsläpp och minskad klimatpåverkan. Parallellt med detta är det också viktigt att klimatsäkra infrastrukturen för att klara av extrema väderhändelser. Trafikverket lutar sig på tre ben för att nå klimatmålet: elektrifiering, biodrivmedel och högre bränslepriser. Det bygger på en ensidig analys av klimatets utmaningar, med utgångspunkt i att det främst handlar om utsläpp, istället för att utgå från de 17 målen i Agenda 2030. Trafikverket menar att eftersom vägtrafiken fortsätter att växa och dess andel blir större av transportarbetet, ger inte satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik samt transportsnål planering någon större effekt. En Bättre Sits delar inte Trafikverkets analys. För att skapa en hållbar utveckling krävs en bredare ansats och förståelse. Trafikverkets beskrivning av potentialen i en överflyttning till mer hållbara trafikslag är idag alltför generell och bör diversifieras för att fånga de olika förutsättningar som finns i olika typer av



geografier och olika grupper. Trafikverkets analys om att skapa ett hållbart resande utgår även från en snäv tolkning av myndighetens egna uppdrag, istället för att utgå från alla aktörer i samhället och hur gemensam samverkan kan skapa ett ökat hållbart resande. Samverkan och kombinerade insatser med kollektivtrafik och cykel ger tillsammans större effekter, än om de skulle införas ensamt så som Trafikverket valt att analysera effekterna av ett ökat hållbart resande.

Det är dock svårt att fullt ut bedöma planförslagets miljöpåverkan, då den samlade bedömningen av planförslaget först presenteras den 31 januari 2022. Detta gör att synpunkter på bedömningen inte hinner tas med i remissvaret, givet den politiska processen för framtagande och beslut om remissvar. Trafikverkets kalkyler och analyser av planförslaget har även utgått från ett scenario där beslut fattas om styrmedel och andra åtgärder som exempelvis leder till en dämpning av trafiktillväxten. Om dessa beslut inte fattas kan effekterna av planen antas vara annorlunda, men detta är mycket svårt att bedöma då det inte redovisas i planförslaget.

En övervägande andel av den tillkommande pendlingen i Sverige sker i stråken mot storstäderna, främst Stockholm. Istället för Trafikverkets vaga prioritering, bör det framgå att satsningar på de kollektivtrafikstarka stråken in mot storstäder är en viktig satsning för att minska transporternas klimatpåverkan. I storstadsområdena finns större förutsättningar att flytta över resor till hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik då utbudet är större och avstånden kortare.

Analysen och ansatsen för att nå klimatmålen måste utgå från en transporteffektiv planering, energieffektivitet och integrerad planering utifrån fyrstegsprincipen. Detta tillsammans med en målstyrd utgångspunkt ger en annan ansats och inkluderar ett bredare perspektiv som tar sin utgångspunkt i den sociala hållbarheten och där den ekologiska dimensionen sätter ramarna. En Bättre Sits menar att detta är avgörande för att klara morgondagens behov. Underlaget från Trafikverket saknar ett livscykelperspektiv på utvecklingen av transportsystemet, vilket gör att fokus blir på att minska utsläpp istället för att skapa en hållbar utveckling utifrån ett helhetsperspektiv.

Till detta ska läggas att Trafikverkets modeller helt missar analyser kring yteffektivitet, där en övergång till mer hållbart resande sätter människan i fokus och inte utgår från biltrafikanternas behov i planeringen. Genom bland annat effektivt utnyttjande av ytor skapar vi en hållbar samhällsutveckling.

3.2 Teknikutvecklingens möjligheter

Trafikverket uttryckte i inriktningsunderlaget en stor tilltro till teknikutvecklingens möjligheter. En Bättre Sits eftersöker en infrastrukturplanering som möter denna utveckling, men för att uppnå en genomgripande förändring är detta inte tillräckligt då den teknik vi har idag även till stora delar är den teknik som kommer att vara i bruk de närmaste decennierna. Implemente-

ringen av ny teknik går för långsamt för att vi ska kunna förlita oss enbart på den för att uppnå nödvändiga förändringar.

En Bättre Sits vill därför fortsatt uppmana regeringen att i kombination med ökade medel till satsningar på kostnadseffektiva åtgärder i infrastrukturen samt riktade styrmedel även avsätta medel till satsningar som syftar till en ökad takt i omställningen till förnyelsebara drivmedel av fordonsflottan, snabbare utbyggnad av bredband och 5G, styrmedel samt andra åtgärder som leder till minskat resbehov och en minskad användning av fossila drivmedel. Därutöver krävs en långsiktig klimatanpassad energipolitik med ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel, genom exempelvis ordnande satsningar inom elektrifiering, däribland genomförandet av de pilotsträckor för elväg som Trafikverket har fattat beslut om.

I storstadsområdena finns större förutsättningar att flytta över resor till hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik då utbudet är större och avstånden kortare.

4. Förändrade budgetramar och utökade regionala planer behövs

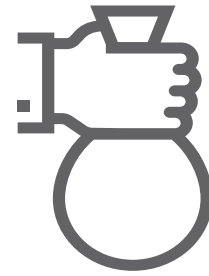
Grunden måste vara att de regionala planerna och den nationella planen ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar.

Mot bakgrund av Coronapandemin och hur den har påverkat samhället ser vi en höjning av budgeten för planramarna som en positiv del i omstarten av Sverige och omställningen av landets transporter. En utökning av planramarna är angeläget både för att ge tillräckliga resurser till vidmakthållande och för genomförande av gällande nationell plan samt för möjligheten att prioritera nya objekt. Trafikverket föreslår att en ökad ram i stort sett skulle tilldelas nya vägobjekt. Vi motsätter oss en sådan ensidig prioriteringsprincip utan hänvisar i stället till prioriteringarna i En Bättre Sits Storregionala Systemanalys 2020. I Stockholm-Mälarenregionen finns prioriterade behov som saknas i Trafikverkets planförslag. Utrymme behövs för att åtgärda fler brister under planperioden.

Länsplanerna bör tilldelas en större andel av planeringsramen för att stärkas ytterligare. Anledningarna till detta är flera. För det första för att den typ av trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet som planförslaget lyfter fram, ligger inom den infrastruktur som finansieras, eller kan medfinansieras, via de regionala planerna. Vi behöver utökade ramar för att kunna genomföra sådana satsningar och om medel ska öronmärkas till denna typ av åtgärder bör dessa medel tillfalla de regionala planerna. För det andra kommer stora satsningar på nya stambanor och större utbyggnader i kollektivtrafiken i bland annat Stockholms län få effekter och skapa behov av åtgärder i omgivande infrastruktur. Dessa åtgärder kommer att skapa efterfrågan på medel ur såväl nationell plan som ur de regionala planerna, oavsett om åtgärderna finansieras på annat sätt eller inte. Dessa ovanligt stora åtgärder kommer med andra ord att påverka medlen för utvecklingsåtgärder alldeles oavsett, vilket är viktigt att ta hänsyn till vid tilldelning av medel till de regionala planerna.

Det är vår tydliga ståndpunkt att medlen i de regionala planerna först och främst ska gå till åtgärder i den regionala transportinfrastrukturen. Medfinansiering av åtgärder i den nationella planen bör ses som undantag. Stora satsningar i nationella planen på utbyggnad av bland annat nya stambanor och större kollektivtrafikutbyggnader kommer även att innebära ett ökat behov av åtgärder i omgivande infrastruktur som ska finansieras via de regionala planerna. Grunden måste vara att de regionala planerna och den nationella planen ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar. Trafikverket kan inte räkna med medfinansiering av objekt i nationella planen då medlen i de regionala planerna kommer behövas till annat.

Det begränsade utrymmet för nyinvesteringar minskar möjligheterna att tillgodose de behov som finns i de expansiva storstadsregionerna. Det behövs ökade och sammanhängande satsningar i stråk för regionalt kollektivtrafikresande, arbetspendling och bostadsutbyggnad. Med en så stor del av planens utrymme redan in-tecknat minskar även flexibiliteten i planeringen, till exempel möjlighet att finansiera objekt som det redan finns framtagna väg- eller järnvägsplaner för och mindre objekt med stor betydelse för att nå klimatmålen. En Bättre Sits stödjer en utökad ram med minst tio procent, men bedömer att Trafikverket inte alltid prioriterar rätt objekt. Vi vill att mindre satsningar som ger stor samhällsnytta ska prioriteras.



4.1 Potterna ska tillföras länsplanerna

Trafikverket föreslår en pott till så kallade trimnings- och miljöåtgärder. Eftersom den typ av åtgärder som denna pott omfattar ofta är mycket kostnadseffektiva är detta en viktig pott, men den räcker dock inte för att täcka de behov som finns. I denna pott ingår också pott för cykel- och trafiksäkerhet varifrån länsplanerna kan söka medfinansiering till investeringar i den regionala transportinfrastrukturen. För att kunna realisera högvärdig kollektivtrafik på väg/gata bör även regionala åtgärder för framkomlighet och kapacitet för kollektivtrafik kunna finansieras genom potterna. En Bättre Sits anser att dessa pottar istället skulle tillföras länsplanerna direkt.

5. Drift och underhåll måste prioriteras

En Bättre Sits anser att drift och underhåll av befintlig och tillkommande infrastruktur är avgörande och får inte prioriteras ned i transportinfrastrukturplaneringen. Tillgängligheten måste garanteras och funktionaliteten måste återupprättas.

En Bättre Sits anser att drift och underhåll av befintlig och tillkommande infrastruktur är avgörande och får inte prioriteras ned i transportinfrastrukturplaneringen. Tillgängligheten måste garanteras och funktionaliteten måste återupprättas. Detta för att uppnå en infrastruktur som är robust och tillförlitlig men också för att pågående och planerade investeringar ska få full effekt. En Bättre Sits anser att ett vidmakthållande på sådan nivå att funktionen bibehålls och återställs i hela transportinfrastrukturen samt att eftersläpande underhåll tidigt åtgärdas under planperioden, är en förutsättning och en miniminivå.

Planförslaget har en tyngdpunkt mot vidmakthållande av infrastrukturen och utveckling av järnvägssystemet. En Bättre Sits anser att detta är en rimlig prioritering men noterar samtidigt att trots att ramarna till vidmakthållande utökats i jämförelse med nu gällande plan kommer funktionaliteten försämrats i delar av infrastrukturen. Eftersom medlen till vidmakthållande och eliminering av eftersläpande underhåll inte utökas så behöver en prioritering göras. Trafikverket föreslår en prioritering av stråk med stora trafikflöden vilket visserligen ger goda möjligheter att förbättra restid, kapacitet och robusthet i dessa stråk, men detta kommer att ske på bekostnad av att mindre starka stråk försämrats. Det är viktigt att prioritera de starka stråken, men det ger följd-effekter när det gäller tillgänglighet i Stockholm-Mälardalenregionen som helhet och på den regionala utvecklingen.

En försämrad funktion i de lågtrafikerade delarna av infrastrukturen kommer i första hand drabba landsbygdens tillgänglighet och attraktivitet och förstärka skillnaderna mellan stad och land. Det påverkar också nyttan med planen som helhet men rimligen även nyttan för enskilda satsningar, som exempelvis implementeringen av BK4, där effekter och nyttor inte fullt ut kommer realiseras om funktionen i andra delar av vägnätet försämrats. En snabbare nedbrytning av regionala banor och lågtrafikerade vägar i kombination med otillräckliga medel till vidmakthållande kommer på längre sikt skapa behov av investeringsåtgärder för att komma till rätta med problem och brister. De åtgärder som kommer krävas på väg kommer i de flesta fall ankomma på länsplanerna att finansiera. Bristande underhåll och sämre funktion avseende de regionala banorna kommer drabba såväl persontrafik och som godstransporter.

6. Åtgärder i gällande plan ska slutföras

En Bättre Sits anser att det är positivt att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2018-2029 genomförs avseende de prioriterade behoven i Systemanalys 2020. I detta ingår bland annat det påbörjade arbetet med Ostkustbanan (fyrspår Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm) och Ostlänken (nytt dubbelspår Järna-Linköping). En otydlighet i infrastrukturplaneringen där namnsatta objekt försenas, lyfts över i förhandlingsprojekt eller helt tas bort under planperioden påverkar regionernas, kommunernas och samhällets planering mycket negativt.

Utbyggnaden av Ostkustbanan och Ostlänken är bra exempel på den bredare samhällsplanering som efterfrågas av regeringen och Trafikverket. Utöver nödvändig kapacitetsförstärkning och robusthet i transportsystemet är stora stadsutvecklingsprojekt och kollektivtrafikutbyggnader beroende av att åtgärderna genomförs. Förseningen av utbyggnaden av fyrspåret på Ostkustbanan som aviseras i planförslaget riskerar att drabba både regionens och regeringens klimatpolitiska- och bostadspolitiska målsättningar. Vi vill påminna om vikten av att säkerställa att även åtgärder som inte har full finansiering i nu gällande plan ska slutföras samt att långt planerade åtgärder fullföljs för att inte gjorda investeringar och arbete ska få reducerad effekt eller gå förlorade.

6.1 Ostlänken

En Bättre Sits ser inte Ostlänken som en del av de nya stambanorna, utan som ett namnsatt objekt i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Genom Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete har länen i samarbetet enats om en gemensam inriktning för den storregionala kollektivtrafiken i Stockholm-Mälardalsregionen inför och efter Ostlänkens färdigställande. Mot bakgrund av detta betonas att Ostlänken som objekt står på egna ben, med en viktig roll för att stärka regional, storregional och nationell utveckling i Stockholm-Mälardalsregionen. Genom Ostlänken ökas kapaciteten för att fortsätta utveckla regional och storregional tågtrafik och frigör kapacitet för godstrafiken på övriga banor. Det är därför glädjande att det nu är god framdrift i projektet och att de första delarna har byggstartat.

Färdigställandet har flyttats fram från 2028 till 2035 under planperioden. En Bättre Sits förutsätter att Ostlänken genomförs som planerat. Skulle Ostlänken försenas ytterligare eller förändras i sin planerade geografiska dragning skulle det få negativ inverkan på transportsystemet, redan inplanerade kommunala investeringar och bostadsbyggande. En långsam planering hämmar tillväxteffekter och regionförstoring i Stockholm-Mälardalsregionen.

En otydlighet i infrastrukturplaneringen där namnsatta objekt försenas, lyfts över i förhandlingsprojekt eller helt tas bort under planperioden påverkar regionernas, kommunernas och samhällets planering mycket negativt.

6.2 Ostkustbanan: Fyra spår Uppsala-Stockholm behöver en tydlig utbyggnadsplan

En Bättre Sits ser det som positivt att fyrspårsutbyggnaden inklusive Uppsala central och upprustning av nuvarande spår är fortsatt prioriterat i planen. Det är dock bekymmersamt att planförslaget inte omfattar en finansiering och tidplan som skapar förutsättningar för byggstart, utbyggnad och färdigställande i enlighet med av staten ingångna avtal. Fyrspårsutbyggnaden skapar förutsättningar för att arbetsmarknaden i stråket Stockholm-Uppsala ska fungera och för att den positiva utvecklingen i landets norra delar ska kunna kopplas ihop med huvudstaden och Arlanda. Sträckan mellan Uppsala och Stockholm är landets mest trafikerade pendlingsstråk över länsgräns.

Det avtal som har skrivits mellan staten, berörd region och kommuner, innebär att fyrspårsutbyggnaden ska vara klar 2034. Som motprestation ska Uppsala och Knivsta kommuner planera för 48 500 nya bostäder till 2050. Därtill ska Uppsala kommun och Region Uppsala genomföra en omfattande satsning på kapacitetsstark kollektivtrafik. En Bättre Sits efterfrågar en tydligare prioritering och säkerställd finansiering för fyra spår mellan Uppsala och Stockholm under planperioden.

För att få ut den fulla nyttan av de satsningar som görs är det viktigt att det finns ett sammanhängande stråktänk. För att kunna nyttja fyrspåret och realisera de nyttor som beskrivs behöver även nodpunkterna i järnvägssystemet utvecklas. Detta innefattar bland annat trimning och plattformsförläningar Uppsala-Gävle, kapacitetsförstärkningar i hela stråket och utvecklingen av Märsta.

6.3 Mäljarbanan: Utbyggnad Tomtebodavägen-Kallhäll

Mäljarbanan är den viktiga järnvägen norr om Mälaren, där utbyggnaden till fyrspår Tomtebodavägen-Kallhäll är en del av Citybaneavtalet och en viktig förutsättning för ökad regional- och pendeltågstrafik. En Bättre Sits efterlyser utifrån detta ett förtydligande om tidpunkt för färdigställande. En Bättre Sits välkomnar att bytespunkt Barkarby finns med i nationell plan men vill samtidigt understryka vikten av att den färdigställs senast när tunnelbanan invigs 2026. Därför efterfrågas ett förtydligande om året för färdigställande.

6.4 Tvärförbindelse Södertörn

En Bättre Sits ser mycket positivt på att Tvärförbindelse Södertörn har full finansiering i planförslaget, dock är det negativt att byggstarten för Tvärförbindelse Södertörn har försenats. Tvärförbindelse Södertörn är ett strategiskt betydelsefullt objekt som bidrar till att öka tillgängligheten och knyta samman regionen. Vägen är en förutsättning för tillgängligheten till den centrala godsnoden Stockholm Norvik. Utformningen av Tvärförbindelsen och dess anslutningar behöver samordnas och anpassas för att kunna ge förutsättningar för konkurrenskraftig kollektivtrafik i form av spårväg syd och utvecklad stombusstrafik.

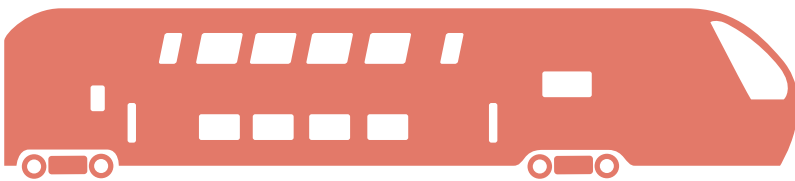
6.5 Stockholms centralstation

Utförningen av Stockholms centralstation med olika kringfunktioner är en viktig investering för Stockholm-Mälarenregionen och det nationella transportsystemet som helhet. Stationens utformning påverkar hur hela landets järnvägstrafik kan bedrivas liksom bytessmöjligheterna till i stort sett all annan kollektivtrafik i Stockholm, långväga busstrafik samt till flyg via Arlanda. Vi välkomnar att utredningsmedel avsätts i nationell plan, men det behövs även medel och en långsiktig plan för utvecklingen av Stockholms centralstation.

6.6 Södertälje-Landsort

För att nå en överflyttning av gods från landtransporter till sjön måste regionens farleder förbättras. En Bättre Sits ser positivt på att resurser avsätts i nationell plan för en förbättring av farleden mellan Landsort och Södertälje samt att kapacitetsförstärkningar görs i Södertälje med ombyggda slussar samt förbättringar av E4/E20 Södertäljebro. Frågan är av stor betydelse för Mälarsjöfarten, där flera satsningar görs i Stockholm-Mälarenregionen.

Utförningen av Stockholms centralstation med olika kringfunktioner är en viktig investering för Stockholm-Mälarenregionen och det nationella transportsystemet som helhet.



7. Sju läns gemensamma prioriteringar



Genom Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete finns en tydlig samsyn om prioriteringarna för utvecklingen av Stockholm-Mälardalsregionens transportsystem. Utgångspunkten är att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2018-2029 genomförs. Stockholm-Mälardalsregionen vill därtill inför kommande infrastrukturperiod särskilt lyfta följande behov – utan inbördes rangordning – utifrån tillgängligheten i de storregionala stråken till och från Stockholm och Stockholms regionala stadskärnor, internationell tillgänglighet samt en effektiv godshantering och varuförsörjning.

7.1 Trimningspaket

En Bättre Sits vill understryka vikten av att det trimningspaket som identifierats gemensamt med Mälardalstrafik och Trafikverket genomförs (Ettapp 2). Detta för att utveckla regionaltågstrafiken och skapa förutsättningar för ökade godstransporter på järnväg i regionen. Paketet omfattar åtgärder i infrastruktur och anpassning utifrån nya fordon. De åtgärder som identifierats som tvingande för att kunna genomföra Ettapp 2 av Mälardalstrafiks utveckling av regionaltågstrafiken måste genomföras tidigt under planperioden. Flertalet av åtgärderna i paketet måste genomföras under resten av planperioden. Åtgärderna är en förutsättning för att säkerställa punktlighet och för att på sikt utveckla och upprätthålla det trafiksystem som dagligen nyttjas av resenärer och näringsliv i Stockholm-Mälardalsregionen.

7.2 Ostkustbanan: Uppsala central och Solna station viktiga bytespunkter

Uppsala central, Märsta station, Solna station, Barkarby, Älvsjö och övriga knypunkter i Stockholm är viktiga bytespunkter i det storregionala kollektivtrafiksystemet. För att realisera hela nyttan med de spårvägs-, tunnelbane- och lokalbaneutbyggnader som görs i Stockholmsregionen behöver utpekade regionala och storregionala bytespunkter färdigställas senast då aktuella spårtrafikutbyggnader slutförs.

Solna station har upplevt ett kraftigt ökat resande med pendeltåg och flera fjärrtågsoperatörer låter sina fjärrtåg stanna vid pendeltågsstationen. Genom att anlägga särskilda plattformar för regionaltåg möjliggörs en bättre samverkan mellan pendel-, regional och eventuellt fjärrtåg utan att störa pendeltågstrafiken. Stockholm-Mälardalsregionen önskar att Trafikverket i nära samarbete med regionen utreder de regionala bytespunkterna i Stockholmsregionen och särskilt prövar möjligheterna till regionaltågsuppehåll i Solna station.

7.3 Mälarbanan: Kapacitetsförstärkningar nödvändiga för arbetsmarknadsintegrering

En Bättre Sits saknar prioritering av en utbyggnad av kapaciteten på Mälarbanan sträckan Arboga-Hovsta. Dagens sträckor med enkelspår skapar stora störningar i trafiken som påverkar tusentals pendlare varje dag. Mellan Örebro och Arboga ska all regional trafik på Mälarbanan och Svealandsbanan dela på ett enkelspår.

Behovet av utbyggnad av dubbelspår på sträckorna Arboga-Hovsta och Kolbäck-Valskog är tydligt utpekade av Trafikverket i en nyligen genomförd funktionsutredning. Det är åtgärder som efter färdigställande av fyrspår Tomtebodavägen-Kallhäll skulle minska restiden mellan Örebro och Stockholm med cirka 20 minuter samt öka kapaciteten på sträckan.

Kopplat till Mälarbanans kapacitetsproblem saknas utbyggnaden av Västerås Resecentrum som är ett prioriterat objekt genom En Bättre Sits med hög mognadsgrad och säkerställd kommunal och regional finansiering samt tecknad avsiktsförklaring mellan kommun, region och Trafikverket. Utan Trafikverkets medverkan via nationell plan kommer kapacitets-utbyggnaden inte kunna genomföras. Även för järnvägen genom, och stationerna i, Örebro finns behov av att utöka kapacitet och höja trafiksäkerheten under planperioden. Nödvändiga åtgärder har utretts och bör prioriteras för genomförande inom planperioden.

7.4 Svealandsbanan: Utökad kapacitet som bidrar till omfattande systemeffekter

En Bättre Sits anser att det är anmärkningsvärt att Svealandsbanan inte nämns i Trafikverkets planförslag. Det är prioriterat att banan tillförs utökad kapacitet genom utbyggnad av dubbelspår på den relativt korta sträckan Folkesta-Rekarne, något som även ger stora effekter för UVEN-trafiken mellan Västerås och Eskilstuna. Sträckan är även en viktig del för fjärrtågsresor mellan Syd- och Mellansverige samt för att knyta samman Eskilstuna kombiterminal med Mälarhamnarna. Utbyggnaden bör finansieras och genomföras under planperioden.

7.5 Hallsberg: Ett nav i Sveriges transportsystem

Hallsberg är Sveriges största rangerbangård och en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Dubbelspårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Motala möjliggör för en ökad mängd godstransporter på järnväg och längre tåg på sträckan Hallsberg-Malmö. Sträckan är en del av ScanMed-korridoren och av stor betydelse för Sveriges näringsliv. Enligt planförslaget är dock inga åtgärder för att utveckla kapacitet och robusthet vid Hallsbergs personbangård prioriterade i planförslaget, detta innebär att Hallsberg inte kommer fortsätta utvecklas som en nod längs Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen under planperioden.

7.6 Satsningarna på E4 är nödvändiga för att upprätthålla funktionaliteten

E4:an är av central betydelse för regionens transporter, inte minst på godssidan. En Bättre Sits efterfrågar en satsning på utökad kapacitet på sträckan från Förbifart Stockholm och norrut till Arlanda under planperioden. Sträckan blir annars en flaskhals i en redan hårt belastad infrastruktur. Här saknas kapacitetshöjningar vid exempelvis Häggvik-Rotebro (söder om Arlanda), något som behöver inrymmas i budget under planperioden. Samtidigt välkomnas satsningar på annat håll i anslutning till E4, exempelvis Södertäljebron och Hallunda-Vårby.

7.7 Hjulstabron: Öka överflyttningen av gods till sjöfart

Utvecklingen av Mälarsjöfarten är starkt beroende av att en ny Hjulstabro byggs. Satsningar i Mälarhamnarna och i Mälarfarleden kan leda till ökad överflyttning till sjöfart, vilket gynnar miljön, trafiksäkerheten och kapaciteten. En central del i möjligheten att öka kapaciteten i Mälarfarleden och i Mälarhamnarna är att kunna transportera gods med större fartyg, så kallat Mälarmax. För att uppnå detta har stora investeringar gjorts i Västerås hamn och Köpings hamn. Sjöfartsverket och Trafikverket har samtidigt genomfört det storskaliga Mälarprojektet som innefattar muddring av Mälarfarleden, breddning och muddring av Södertälje kanal samt ombyggnation av Södertälje sluss. Det är viktigt att satsningen färdigställs med en ny Hjulstabro. Den stora nyttan av en ny bro, tillsammans med det faktum att dagens Hjulstabro redan har uppnått sin tekniska livslängd samt att projektet har en hög mognadsgrad, är skäl för att en ny Hjulstabro kan prioriteras i nationell plan.

8. Gotland: Trafiksystem som binder samman ön med fastlandet

För Gotlands del är väl fungerande trafiksystem som binder samman ön med fastlandet avgörande. Det förutsätter en väl anpassad infrastruktur på Gotland, vad gäller hamnar och flygplats. Därutöver behöver en reservhamn utvecklas. För snabba resor och transporter är även förbindelserna och hamnarna i Nynäshamn och Oskarshamn, liksom flygförbindelserna med Stockholmsområdet, viktiga.

9. Utpekade brister

Trafikverket har i sitt förslag till nationell plan föreslagit utpekande av ett antal prioriterade brister. En Bättre Sits stödjer modellen med utpekade brister vars åtgärder kan komma att ha systemförändrande effekter. Vi vill dock framhålla vikten av att utreda dessa brister, samt att detta sker i nära dialog med berörda regioner, kommuner och andra aktörer. I Stockholm-Mälardalenregionen föreslår Trafikverket utpekande av tre brister: Stockholm-riksgränsen-Oslo, Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna samt Anläggning för tjänst. En Bättre Sits önskar framföra följande avseende dessa prioriterade brister. I den storregionala systemanalysen pekar En Bättre Sits ut ett antal behov i infrastrukturen i ett 2050-perspektiv varav vissa kan tänkas ha systemförändrande effekter. En Bättre Sits efterfrågar att även dessa behov pekas ut som prioriterade brister att utreda under kommande planperiod.



9.1 Stockholm-riksgränsen-Oslo

Det är positivt att stråket Stockholm-Oslo pekas ut som viktigt i planförslaget och det är önskvärt att påbörja en gemensam utredning tillsammans med norska Jernbanedirektoratet där alternativ finansiering ska ingå. Avgränsningen till enbart delen Karlstad till riksgränsen är dock inte i linje med den överenskommelse som finns mellan Trafikverket och aktörer i stråket om fortsatt hantering efter ÅVS Stockholm-Oslo som genomfördes 2017.

En Bättre Sits anser att Trafikverkets uppdrag att utreda stråket Oslo-Stockholm även bör inkludera att analysera delmarknaderna och de regionala nyttor och potential till samhällsutveckling som finns bland annat i form av integrerade arbets- och bostadsmarknader. Att stråket Stockholm-Oslo går längs Mälardalenbanan, där det är tätbefolkat och det finns flera nodstäder, är en självklarhet för att uppnå önskvärda nyttor längs stråket. Det skulle även vara en fördel ur ett systemperspektiv då en dragning norr om Mälaren inte skulle innebära ytterligare belastning på det idag starkt kapacitetsbegränsade snittet Järna-Stockholm.

9.2 Utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna

Stockholm-Mälardalenregionen ser positivt på att behov av utveckling av högvärdig kollektivtrafik på väg i storstadsregionerna pekas ut som brist. Framkomlighetsåtgärder för framför allt stombusstrafik, men också i viss mån spårväg, är kritisk för möjligheterna att öka transportsystemets totala kapacitet, tillförlitlighet och tillgänglighet. Bristen behöver dock generaliseras till att ta ett bredare grepp kring storstadens kollektivtrafik och hantera de delar som tidigare förhandlingar inte har behandlat. Såväl den regionala som den storregionala kollektivtrafiken behöver väl fungerande bytespunkter som fördelar resandet i trafikinätet och nyttjar den tillgänglighet

som investeringarna i trafiknätet ger. De yttre delarna av Stockholm-Mälarenregionen är beroende av att pendel- och regionalstågstrafiken kan fortsätta utvecklas för att öka den regionala integrationen, stärka bostadsförsörjningen och tillgängligheten till större arbetsmarknader och Arlanda. Inte minst är förbättrad tillgänglighet mellan socioekonomiskt svaga områden och en vidgad arbetsmarknad ett värdefullt bidrag till den regionala sammanhållningen.

Den samsyn som finns mellan berörda regioner och Trafikverket genom "Åtgärdsvalsstudie utveckling av pendeltågstrafiken i Stockholm" behöver följas av en gemensam genomförandeplan. Byggandet av bostäder, deras placering och trafikförsörjningen av större stadsutvecklingsområden är avgörande för samhällets förmåga att ställa om till en miljömässigt och socialt hållbar utveckling. För att säkerställa en hållbar samplanering mellan trafik och bebyggelse har staten en unik roll att facilitera värdeskapande förhandlingar mellan olika planeringsaktörer och bidra med finansiering.

9.3 Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem)

En Bättre Sits välkomnar att Trafikverket ges i uppdrag att fördjupa kunskapen om järnvägens sidosystem och då särskilt uppställningskapacitet storstadsområden och dimensionering av rangerbangårdar. Kring Stockholms pendeltågssystem, regionalstågssystemet i Stockholm-Mälarenregionen och för godstransporter finns upparbetade samverkansfora mellan regionerna och Trafikverket. Dessa kan med fördel användas för att fördjupa Trafikverkets kunskap om järnvägens sidosystem.

10. Nya stambanor utgår från ett konkret kapacitetsbehov

De nya stambanorna är i grunden drivna av ett kapacitetsbehov då det redan idag finns ökade anspråk på järnvägens kapacitet från snabb-, regional-, pendel- och godståg. De ökade anspråken drivs av flera olika faktorer. Regionernas ökade ambitioner för regional utveckling, bostadsmarknadens utveckling och ett ökat resande med regional kollektivtrafik driver på efterfrågan på mer pendel- och regionalståg. Om regeringens ambitioner om ökad andel godstrafik på järnväg ska kunna realiseras krävs ökad kapacitet för godståg. Nya stambanor är en lösning som syftar till att möta behoven av ökad kapacitet. Mot bakgrund av detta är det angeläget att Trafikverket får i uppdrag att utreda och analysera möjliga alternativa finansieringsformer för de nya stambanorna från Linköping och vidare. Detta eftersom föreslagen ram för nationell plan inte rymmer både nya stambanor och angelägna investeringar i befintlig infrastruktur inklusive nya investeringar i enlighet med ingångna avtal mellan Trafikverket, kommuner och regioner.

Planeringen av de nya stambanorna måste sättas in i det omgivande trafiksystemet och finansieras i särskild ordning utanför nationell plan. De nya stambanorna får inte leda till försämrad tillgänglighet i Stockholm-Mälardalenregionen. Pendeltåg, regionpendeltåg, regionalståg, intercitytåg, framtida höghastighetståg samt godståg kommer att behöva samutnyttja spårkapaciteten i ett redan hårt belastat system. Om kapaciteten inte räcker för att tillgodose alla dessa funktioner kommer en tydlig och långsiktig prioritering behöva göras. Regionala tåg måste här få betydligt högre prioritet i fördelningen av kapaciteten i järnvägssystemet.

En Bättre Sits är positiv till den systemövergripande utbyggnadsanalys som planeras för de nya stambanorna, vilken bland annat ska ske i samverkan med berörda regioner. Stockholm-Mälardalenregionens samarbetsforum En Bättre Sits är en naturlig storregional samarbetspartner i en sådan process. Utifrån den planering som nu görs, där stambanorna, via Ostlänken, ansluter till befintlig järnväg i Järna, kommer stambanorna och dess trafik dela funktioner och kapacitet med framför allt den för regionen viktiga regionalstågstrafiken, vilken också kommer trafikera Ostlänken. Begränsningarna påverkar möjligheten till framtida regionalstågstrafikering till och från Stockholm. Fjärrtrafiken påverkas inte i lika stor utsträckning på grund av prioriteringsreglerna i de årliga tågplanerna. Förutsättningarna idag hämmar utvecklingsambitionerna för framför allt kommuner med stationer på västra stambanan. För En Bättre Sits är det angeläget att stambanorna och de med övriga järnvägsnätet gemensamma funktionerna utformas så att de stödjer regionens behov av förbättrad tillgänglighet mellan

Planeringen av de nya stambanorna måste sättas in i det omgivande trafiksystemet och finansieras i särskild ordning utanför nationell plan.

olika delar av Stockholm-Mälardalen regionen inklusive en allmänt förbättrad tillgänglighet till Arlanda och Uppsala. Även andra kapacitetsförstärkande insatser i järnvägssystemets påverkan på Järna-Stockholm måste beaktas i det systemövergripande perspektivet.

11. Skapa bättre förutsättningar för fyrstegsprincipen och åtgärder för beteendeförändring

För att säkerställa ett effektivt genomförande och legitimera fyrstegsprincipen som vägledande inom transportsystemet måste möjligheten att finansiera denna typ av åtgärder finnas i såväl nationell plan som i länsplaner. En Bättre Sits menar att steg 1- och 2 åtgärder, det vill säga åtgärder för att påverka transportvalet och optimera transportsystemen, är viktiga för att bidra till att nå klimatmålen och att medel för detta ska prioriteras i både nationell plan liksom i länsplanerna. Vi menar också att Trafikverket måste ges uppdraget att arbeta aktivt med och ta ansvar för steg 1- och 2-åtgärder. Trafikverkets tolkning av fyrstegsprincipen är dock att de inte kan utföra eller medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder, vilket är olyckligt. Trots detta anger Trafikverket i planförslaget att det finns många kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder. Dessutom ser Trafikverket positivt på att kunna genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering. En Bättre Sits bild är att regeringen sedan tidigare gett Trafikverket instruktion om att de ska arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder och att det dessutom fanns med i direktiven till den nu gällande nationella planen. Vår slutsats är att såväl regeringen som Trafikverket är positiva till att situationen löses skyndsamt, så att Trafikverket kan genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering.

12. Stadsmiljöavtal ett viktigt verktyg i omställningen till ett hållbart transportsystem

Enligt planförslaget prioriteras inte fortsatt finansiering av stadsmiljöavtalen efter 2029 och en utvärdering av stadsmiljöavtalens effekter ska göras inför nästa planrevidering, det vill säga till nationell plan 2026-2037. En Bättre Sits välkomnar en utvärdering av stadsmiljöavtalen om denna syftar till att säkerställa avtalens effekter samt göra dem mer ändamålsenliga. Finansieringsformer som stadsmiljöavtalen kan vara värdefulla instrument att stimulera samverkan mellan parter och koppla investeringen till en bredare samhällsutveckling formulerad i regionala målbilder. Stockholm-Mälardalenregionen har en etablerad process för att formulera och utveckla en regionalt överenskommen målbild för transportsystemet och samhällsutvecklingen i regionen. Den målbilden och andra regionala målbilder blir då naturliga att knyta an till eventuella objekt som kan få medel till stadsmiljöavtal.

Genom att finansieringsformen bygger på en tydlig motprestation säkerställs att åtgärden sätts i ett större sammanhang och att samverkan etableras för att underlätta genomförandet. I utvärderingen av stadsmiljöavtalen behöver finansieringsformens stimulans av samverkan särskilt värderas. Stockholm-Mälardalenregionens tätbefolkade delar särskiljer sig från resten av Sverige genom en större splittring av nytta och ansvar för trafiksystemet mellan stat, region och kommuner. I en sådan miljö är olika former av avtalsplanering nödvändig för att kunna skapa en hållbar utveckling av transportsystemet.

Liksom i tidigare remissvar på exempelvis inriktningsunderlaget vill En Bättre Sits framföra vikten av att involvera den regionala planeringsnivån i ansökningsförfarande och bedömning av ansökningar. Vi vill dock också poängtera att stadsmiljöavtalen möjliggör en omställning av transportsystemet i stadsmiljöer och är fortsatt viktiga. Att inte redan nu förlänga finansieringen av stadsmiljöavtalen riskerar att medföra ett ”glapp” i omställningen till hållbarhet. utvärdering och förbättring av stadsmiljöavtalen bör göras men inriktningen och ambitionen bör vara att de ska finnas kvar även efter 2029 och att den fortsatta finansieringen av dem ska finnas.

En Bättre Sits välkomnar en utvärdering av stadsmiljöavtalen om denna syftar till att säkerställa avtalens effekter samt göra dem mer ändamålsenliga.

13. Internationell tillgänglighet avgörande



Stockholm-Mälarenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck.

Tillförlitliga och effektiva internationella transporter till och från Stockholm-Mälarenregionen är avgörande för såväl regionens som Sveriges och anslutande europeiska regioners konkurrenskraft. Stockholm-Mälarenregionen är ett viktigt skandinaviskt skärningsområde med transportflöden i samtliga väderstreck. I Hallsberg finns Nordens största rangerbangård där mer än 500 000 tågagnar rangeras varje år samt omfattande godshantering vid Hallsbergsterminalen. I regionen ligger Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, med över 180 destinationer och 28 miljoner passagerare per år. Även den internationella färjetrafiken spelar stor roll för regionen, framför allt i förbindelserna med Finland, Baltikum och Polen. 12 miljoner passagerare och 9 miljoner ton gods passerar Stockholms hamnar varje år. Två tredjedelar av alla resor till respektive från Sverige passerar Stockholm-Mälarenregionen.

13.1 Tydliga besked om TEN-T efterfrågas

Trafikverket beskriver i planförslaget viktiga internationella och nationella flöden och stråk för gods- respektive persontransporter. Dessa stråk sammanfaller till stora delar med utpekade europeiska transportkorridorer och TEN-T-nätet. Givet det förslag till ny TEN-T-förordning som presenterades i december bör dock beskrivningen av dessa flöden och stråk kompletteras och utvecklas. En Bättre Sits efterfrågar också en beskrivning av hur Trafikverket avser arbeta för att utveckla infrastrukturen för att nå målen i TEN-T utöver den beskrivning som finns av tidplan för införandet av ERTMS. Den nya TEN-T-förordningen har ett tydligt fokus på omställningen av transportsystemet och ett flertal nya krav på och ansvarsområden för medlemsstaterna. För att lyckas uppnå de uppsatta kraven i tid eftersöker En Bättre Sits stöd och vägledning från staten och relevanta myndigheter vad gäller exempelvis regeltolkning, möjligheter att söka extern finansiering och måluppfyllelse. När beslut om ny TEN-T-förordning är fattat bör Trafikverket också ges i uppdrag att utreda och redovisa vilka investeringar som bör prioriteras och när i tid de ska vara genomförda för att nå de europeiska kraven på infrastrukturen i TEN-T-nätet.

13.2 Internationell tillgänglighet med tåg

Järnvägen är inte bara viktig för att skapa storregional tillgänglighet utan har även en viktig roll för att skapa nationell och internationell tillgänglighet med tåg. För Stockholm-Mälarenregionen innebär Ostlänken och den fortsatta sträckningen mot kontinenten ett välkommet kapacitetstillskott som möjliggör utvecklad internationell gods- och persontrafik. Även förbindelsen västerut mot Oslo är viktig att utveckla. Men för att tåget ska kunna vara ett reellt alternativ för internationella resor krävs

attraktiva trafikupplägg och harmoniserade biljett- och bokningssystem. Här kan staten ta en roll att upphandla långväga nattågstrafik och att samverka på EU-nivå kring biljett- och bokningssystem.

13.3 Arlanda – Sveriges internationella flygplats

Det är en nationell tillgång att ha en flygplats med ett omfattande internationellt linjenät och där en mångfald av större flygoperatörer finns etablerade. Arlanda har en stor betydelse för den nationella tillgänglighet, då den binder samman hela landet med Stockholm-Mälardalenregionen. Arlanda har vidare en roll som ett stort och betydelsefullt arbetsplatsområde med närmare 50 000 arbetstillfällen. En Bättre Sits ser det som anmärkningsvärt att Arlanda, Sveriges internationella flygplats, inte ägnas mer utrymme i Trafikverkets planförslag.

Arlandas utveckling gynnas av att de större städerna i regionen får snabba direktförbindelser med spårburen kollektivtrafik till Arlanda. Detta förutsätter dock kapacitetsförstärkning i väg och järnväg till och från Arlanda och ställer även höga krav på hållbara och effektiva transporter för både flygresenärer, arbetspendlare och övriga besökare. De passageraravgifter som tas ut för tågresenärer till respektive från Arlanda får inte bli ett hinder för utvecklingen av miljövänliga transporter till flygplatsen.

13.4 Säkerställ vintersjöfarten med uppgraderad isbrytarflotta

För att vintersjöfarten ska kunna säkerställas i framtiden anser En Bättre Sits att den befintliga isbrytarflottan behöver ersättas med nya isbrytare innan 2030 samt att budgetering för detta bör ske inom ramen för den nationella transportplanen. Sjöfartsverket har tillstyrkt detta. Trafikverket anser dock att förordning 2009:236 om nationell plan för transportinfrastruktur inte medger investeringar i isbrytare. En tydlighet kring finansiering och genomförandeplan behövs från statens sida.

14. Nya förutsättningar för godstransporter



För att förbättra godsflödena och överflytta gods från spår och vägar där pendlarna rör sig behöver mer gods gå på sjön.

För att öka godstransporternas effektivitet och minska klimatutsläppen behöver planering och optimering av transporter bli bättre. Här kan exempelvis längre och tyngre fordon vara en viktig aspekt men också ruttoptimering, ökad fyllnadsgrad med en ökad andel samordnade godstransporter. För att nå hela vägen fram är det likväl viktigt att etablera dialog och identifiera rätt aktörer inom fram för allt näringslivet för att accelerera och skala upp nya och pågående innovativa satsningar. Trafikverket och Mälardalsrådet har tagit initiativ till ett storregionalt Godstransportråd för Stockholm-Mälardalenregionen, som samlar ledande aktörer från näringslivet, akademien och det offentliga i syfte att tillsammans identifiera behov och föreslå konkreta lösningar för ett ökat modalt skifte och mer hållbara transportalternativ.

För att förbättra godsflödena och överflytta gods från spår och vägar där pendlarna rör sig behöver mer gods gå på sjön. En Bättre Sits instämmer i Trafikverkets bedömning om att det finns en potential i överflyttning från landtransporter till sjöfart, men vill också lyfta behovet av att se till vilka effekter en sådan överflyttning skulle få i ett helhetsperspektiv. En överflyttning av gods till sjöfart kommer att ställa krav på landinfrastrukturen och sannolikt leda till nya behov av åtgärder. För att kunna prioritera åtgärder i anslutning till hamnar är det viktigt med ett helhets- och systemperspektiv för satsningar som främjar en ökad överflyttning. Vi ser ett behov av en djupare analys av vilka investeringar som bör prioriteras för att möjliggöra en ökad överflyttning till sjöfart och därtill ett utpekande av nationellt prioriterade godsnoder och godsstråk för att kunna genomföra åtgärder utifrån det.

Infrastrukturen bör anpassas för längre tåg för att stärka konkurrenskraften, med längre mötesspår, plattformar samt uppdatering av regelverk. Omlastningsmöjligheterna bör förbättras med teknikutveckling för att då minska kostnaderna. Effektiviserande åtgärder på europavägarna genom ITS-lösningar för en effektivare användning av vägnätet med till exempel ökad bussframkomlighet och bättre samordning mellan trafikslagen bör införas. Vi ser positivt på att den godsintensiva väginfrastrukturen anpassas till BK4 och att rätt bärighet upplåts.

15. Införandet av ERTMS

Förslaget till nationell plan väljer att lägga en relativt stor del av utvecklingsanslaget på att införa ERTMS på järnvägen. Mot bakgrund av de ökade anspråken på järnvägens kapacitet behöver införandet av ERTMS leda till en för trafiken direkt påvisbar nytta i form av ökad kapacitet och/eller höjd hastighet. I regeringens beslut om fastställande av nationell plan behöver ett sådant uppdrag finnas till Trafikverket.

Genomförandet av gemensamma standarder gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Samtidigt måste övergången till gemensamma system som ERTMS ske med eftertänksamhet i nära dialog med regionala företrädare. Kring Stockholms pendeltågssystem och regionalstågssystemet i Stockholm-Mälardalen finns upparbetade samverkansfora mellan regionerna och infrastrukturmyndigheten. Dessa kan med fördel användas för att hitta och genomföra gemensamma handlingsplaner kring införandet av ERTMS. Utredningar visar att ERTMS riskerar att bli dyrare än beräknat och medföra ökade kostnader för trafikoperatörerna och i förlängningen konsumenterna. Ökade kostnader för införandet av ERTMS får inte leda till minskade resandevolymer och negativa överflyttningseffekter där fler pendlare väljer bilen och gods går på lastbil. Detta skulle inte vara i linje med vare sig Sveriges eller En Bättre Sits klimatmålsättningar. En Bättre Sits anser att det är positivt att Trafikverket avser koordinera ansökningar om EU-medel samt öppnar för statlig medfinansiering av ombordutrustning. Det är viktigt att införandet går i takt med planerade investeringar i nya och befintliga fordon.

Genomförandet av gemensamma standarder gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Samtidigt måste övergången till gemensamma system som ERTMS ske med eftertänksamhet i nära dialog med regionala företrädare.

16. Kompetensförsörjningen av transportinfrastruktursystemet behöver säkerställas

Kompetensförsörjningen inom samhällsbyggnad och infrastruktur behöver säkerställas och inkludera hela kedjan från planering via projektering till genomförande.

Vi ställer oss positiva till att kompetensförsörjningsfrågan ges ett tydligt utrymme i förslaget till nationell plan. Kompetensförsörjningen inom samhällsbyggnad och infrastruktur behöver säkerställas och inkludera hela kedjan från planering via projektering till genomförande för att undvika fördyringar och förseningar av projekt. Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att staten tar sitt ansvar gällande den utbildade arbetskraften. Etablerandet av ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom samhällsbyggnadssektorn ligger väl i linje med vad som tidigare har framhållits i Mälardalsrådets En Bättre Matchning och En Bättre Sits. Ett sådant råd bör ha regionala kopplingar och utgå från vilka kompetenser som det är brist på, i synnerhet i regioner där stora infrastrukturprojekt planeras.

Trafikverket vill även se över förutsättningarna att starta en eller flera branschskolor för järnvägsbranschen. Skolorna ska genom samverkan med andra utbildningsaktörer bidra till att höja kvaliteten på dessa typer av utbildningar. Vi ser positivt på initiativet och eftersträvar en etablering av fler utbildningsplatser i Stockholm-Mälardalenregionen.

17. Flexibilitet i planförslaget avseende finansieringsformer

En Bättre Sits anser att det är tydligt att budgetramen är för liten i förhållande till de totala behov som finns. Att undersöka alternativa finansieringsformer, däribland brukaravgifter, lånefinansiering och EU-finansiering, är betydelsefullt för att skapa ökade medel till infrastrukturens satsningar. Vi vill också lyfta fram att genomförande av redan beslutade och prioriterade satsningar inte får vara beroende av finansieringsformerna. Framtagandet av alternativa finansieringsformer ska alltid ske i dialog med berörda regioner och kommuner och måste utredas för varje enskilt objekt. Ett eventuellt införande av brukaravgifter måste ta i beaktande trafikslagens konkurrenskraft och att inte oönskad överströmning sker.

18. Fortsatt dialog för ett starkare transportsystem

I Mälardalsrådets En Bättre Sits samarbetar kommunerna och regionerna i våra sju län för hållbara och effektiva transporter och prioriterar våra infrastrukturbehov gemensamt. Detta bildar en tydlighet för regeringen och Trafikverket kring regionens prioriteringar. Vi är eniga om att det behövs en övergripande satsning på spåren i Stockholm-Mälardalsregionen för att kunna upprätthålla regionaltågstrafiken och begränsa förseningar som snabbt sprids vidare i landet.

Vår klimatambition är konkret. Tillsammans investerar våra regioner miljarder i den storregionala kollektivtrafiken. Nu måste staten matcha vår ambition och satsa på infrastrukturen i vår del av landet. I samarbete med regeringen och Trafikverket har vi en unik möjlighet att ge samhället en grön nystart efter Coronapandemin. Men då måste staten vara tydlig och prioritera spår, vägar och farleder i vår del av landet. I annat fall kommer bristande infrastruktur hindra vår gröna nystart. Vi ser fram emot en fortsatt god dialog med staten, så att satsningarna på infrastrukturen görs där nyttan är som störst.


MÄLARDALSRÅDET



Kristoffer Tamsons (M)
Ordförande



Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare



Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits, som omfattar de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Länen arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbarregion med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättarmänniskors vardag.

Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete lämnar ett gemensamt remissvar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2022-2033. Svaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalenregionens transportinfrastruktur. Utgångspunkten är den politiskt förankrade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälardalenregionens transportsystem, En Bättre Sits Systemanalys 2020.



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar våra kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.