

Remissvar - Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen år 2022-2033

Dnr I2021/02884, Trafikverkets dnr TRV 2021/79143

Region Sörmland har erbjudits möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss, Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen år 2022-2033.

Region Sörmlands synpunkter utgår ifrån det regionala utvecklingsarbetet tillsammans med kommunerna i Södermanlands län. Synpunkterna på planförslaget är viktiga delar för att möta flera av de gemensamma utmaningar som staten, regionerna och kommunerna står inför.

Sammanfattning synpunkter och inspel från Region Sörmland

Region Sörmland vill lyfta att det är av stor vikt att pågående projekt i nuvarande nationell plan drivs vidare och håller tidplanen. Därför är det bra att Trafikverket föreslår att nuvarande plan ska genomföras enligt direktiven från regeringen.

Järnväg Ostlänken

Ostlänken är ett viktigt regionalt, storregionalt och nationellt projekt som har stor påverkan på utvecklingen i hela Stockholm-Mälardalen. Därför är det positivt att arbetet drivs på och planering pågår för etapp 1 av Ostlänken.

Järnväg Västra Stambanan

Det är viktigt att kapacitetsförstärkningar på Västra stambanan kommer till tidigt i planperioden så att de ökande kapacitetsproblemen kan begränsas fram till Ostlänken är färdigställd. Vi förutsätter att trimningsåtgärder för att avhjälpa de mest akuta kapacitetsproblemen genom förbigångsspår i Katrineholm och åtgärder på sträckan Järna-Flen blir genomförda i början av planperioden.

Järnväg Svealandsbanan Folkesta-Rekarne

En kapacitetsförstärkning på sträckan Folkesta-Rekarne, är viktigt för såväl trafik på Svealandsbanan som på banan Sala-Oxelösund. Ett ökat resandebehov, planerna för den storregionala tågtrafiken och godstrafiken gör det nödvändigt med kapacitetsförstärkningar av hela Svealandsbanan under planperioden och behöver därför prioriteras. Folkesta-Rekarne är ett

av sju prioriteringar inom En Bättre Sits och bör inkluderas i kommande nationell plan.

Järnväg Stockholm- Järna

Ökad kapacitet på stråket Stockholm -Järna behöver komma till. Sträckan behöver anpassas till förväntat ökat kapacitetsbehov, resandeutveckling och Ostlänken. Därför bör planeringen ta nästa steg under kommande planperiod för att mer spårkapacitet kan finnas på plats i samband med Ostlänkens färdigställande

Järnväg Eskilstuna-Västerås

Potentialen för en utvecklad flerkärnig Ortsstruktur med hög tillgänglighet som gynnar tillväxten i Östra Mellansverige är särskilt stor mellan Eskilstuna och Västerås. Stråket är prioriterat utifrån ett utvecklingsperspektiv och för framtida utveckling av regionaltågstrafiken i En Bättre Sits. Vi föreslår att Trafikverket under planperioden prioriterar finansiering för att gå vidare med järnvägsplaner utifrån tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie. Även sträckan Flen-Eskilstuna samt Eskilstuna C bör inkluderas i arbetet.

Hjulstabron

Prioritera Hjulstabron i nationell plan för finansiering Projektet ger systemeffekter och utväxling både som en satsning på sjöfarten (Mälarpjektet) och som redundans i väg 55, ett viktigt nationellt vägstråk för gods och persontrafik. Region Sörmland välkomnar förslaget om alternativ finansiering om det kan påskynda projektets genomförande.

Reinvesteringar, trimnings- och miljöåtgärder

Små åtgärder kan ha stora effekter för regional utveckling, till exempel möjligheterna till regionaltågstrafikering. Viktigt att genomförandeplaner tas fram och att berörda parter får vara med i processen för genomförande av smärre åtgärder.

Arbete med fyrstegsprincipen och steg 1 och 2 åtgärder

Ett förtydligande av förordningar som styr hur pengarna får användas behövs om fyrstegsprincipen ska kunna tillämpas som det är tänkt vid val och genomförande av steg 1 och 2 åtgärder.

Stadsmiljöavtal och regionala planramar

Förenkla och renodla statlig finansiering. Ta bort parallella bidragssystem till statlig medfinansiering och förstärk de regionala planramarna istället för

systemet med stadsmiljöavtal. De regionala planerna bör få ett ännu större ansvar för ökade satsningar för hållbara transporter och stadsutveckling.

Flygplatsinfrastruktur och systemperspektiv.

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

Övergripande synpunkter på planförslaget

Region Sörmland har uppdraget att arbeta för en hållbar regional utveckling. Regionen har höga ambitioner vad gäller tillgänglighet som en viktig förutsättning för utvecklingen i länet. Sörmland är en del av en fortsatt växande och integrerad Mälardalsregion. Järnvägen och utvecklingen av regionalstågstrafiken har varit avgörande för en utökad arbetsmarknad. Utvecklingen är också 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. Resandet med regionalståg i Sörmland och framförallt mot Stockholm har haft en kraftig ökning sedan slutet på 90-talet och resandet förväntas öka även fortsättningsvis i en snabb takt, bland annat genom regionens satsningar på nya järnvägsfordon och förbättrat utbud samt genom Ostlänkens tillkomst. Som en följd av avregleringen har även trafikarbetet och resandet i den kommersiella trafiken ökat markant, samtidigt som godstågsoperatörer ser ett ökat behov att framföra sina tåg dagtid. Den ökade efterfrågan på kapacitet måste mötas av en fungerande och driftsäker infrastruktur som klarar av både regionala och nationella ambitioner kring transportsystemets utveckling.

Utvecklingen har lett till kapacitetsproblem utmed de stråk som finns genom Sörmland vilket gör att vi inte kan fortsätta utveckla den regionala tågtrafiken samt att det ökade behovet av mer gods på järnväg får problem med kapaciteten. Utifrån detta ser Sörmland fortsatt behov av att satsa på järnväg för att kunna fortsätta utveckla regionalstågstrafik och godstrafik för att klara våra behov att skapa ett hållbart samhälle. Därför är det bra att nuvarande plan genomförs med de satsningar som finns på trimning och ökad kapacitet såsom Ostlänken.

Regeringen är tydlig i sitt direktiv att transportsystemet ska kopplas mot bostadsbyggande. Region Sörmland anser att dessa perspektiv i stort saknas i Trafikverkets planförslag i jämförelse med nuvarande plan. Att koppla bebyggelseutveckling till infrastrukturutveckling är en viktig del för ett helhetsperspektiv på ett hållbart transportsystem. Trafikverket bör göra tydligare kopplingar mot bostadsbyggande och väga in detta i sina prioriteringar av åtgärder som genomförs. Trafikverket skriver också att planeringen ska utgå från barnens perspektiv i högre utsträckning. Den logiken innebär att det bör satsas mer medel i planen på cykling och kollektivtrafik vilket också motiverar omfördelningar av mer medel till länstransportplanerna.

Klimatutmaningen

För att uppnå de transportpolitiska målen och en minskad miljöpåverkan från transportsektorn krävs att transportsystemets olika delar fungerar och nyttjas effektivt och i samklang. För att uppnå detta 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. Det betyder också att transportsystemet inte kan ses ur ett avgränsat perspektiv utan måste sättas in i kommunala, regionala, internationella och globala sammanhang.

Trafikverkets planförslag bygger fortsatt på en prognosstyrd planering där utvecklingen av transportarbetet fortsätter som idag och enligt Trafikverkets prognoser. Trafikverket bör i högre utsträckning utgå från målen om att nå en hållbar utveckling. Detta mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030.

Trafikverkets fokus i planförslaget bygger på en ensidig analys av klimatets utmaningar, med utgångspunkt att det främst handlar om utsläpp, istället för att utgå från helheten i Agenda 2030. Därför är fokuset enbart på elektrifiering, biodrivmedel och högre bränslepriser för att nå klimatmålet. 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 effekt.

Region Sörmland delar inte Trafikverkets analys. För att skapa en hållbar utveckling krävs en bredare ansats och förståelse. Trafikverkets analys om att skapa hållbart resande utgår från en snäv tolkning av deras eget 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.

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 kring den sociala hållbarheten och där den ekologiska dimensionen sätter ramarna. Region Sörmland menar att det 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 utsläppet 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 därmed utgår inte planeringen från bilens behov. Genom bland annat effektivt utnyttjande av ytor skapar vi en hållbar samhällsutveckling.

Kostnadsfördringar minskar utrymmet för nyinvesteringar

Region Sörmland ser som positivt att budgetramen har ökat från tidigare plan men ser det som bekymmersamt att stora kostnadsökningar undergräver planutrymmet för nödvändiga reinvesteringar och nyinvesteringar i transportinfrastrukturen.

Trafikverket föreslår att en ökad ram på tio procent i stort sett skulle tilldelas nya vägobjekt. Vi motsätter oss en sådan ensidig prioriteringsprincip och ställer oss undrande vad som ligger bakom de prioriteringarna. I Sörmland finns viktiga objekt som saknas i Trafikverkets planförslag. Utrymme behövs för att åtgärda fler brister under planperioden. Det begränsade utrymmet för nyinvesteringar, trots en ökad budgetram, minskar möjligheterna att tillgodose de behov som finns i expansiva kommuner. Med en så stor del av planens utrymme redan intecknat minskar 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. Sörmland stödjer en utökad ram med tio procent men vi anser att det inte alltid är rätt objekt som Trafikverket pekar ut. Till exempel bör järnvägen Folkesta-Rekarne prioriteras före E20 Årby-Gröndal utifrån den ökade efterfrågan på både gods- och persontrafik i stråket. Vi vill att även mindre satsningar inom alla

transportslag ska kunna prioriteras inom en höjning av ramen med tio procent som ger stor samhällsnytta.

En budgetökning på tio procent är viktig men förslaget till ny Nationell plan redovisar, också för helheten, stora kostnadsfördyringar. De kraftiga kostnadsökningarna för många investeringar tyder på ett systematiskt fel. Region Sörmland ställer sig frågande till de fördyringar som präglar infrastrukturinvesteringar i planförslaget och anser att det är en central fråga för framtiden om vi ska kunna arbeta tillsammans mot uppsatta mål. Det behövs både en översyn av organisation, kostnadsstyrning och kontroll.

Utökade regionala planer behövs

Länsplanerna bör tilldelas en större andel av den totala planeringsramen för att stärka den lokala och regionala utvecklingen ytterligare. Den typ av trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet som planförslaget lyfter fram, ligger till stor del inom den infrastruktur som finansieras, eller kan medfinansieras, via de regionala planerna.

Medlen i de regionala planerna ska först och främst gå till åtgärder i den regionala transportinfrastrukturen. Medfinansiering av åtgärder i den nationella planen bör ses som undantag. Grunden måste vara att de regionala planerna och den nationella planen ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar. Trafikverket kan inte räkna med mer medfinansiering av objekt i nationella planen då de små medel som finns i de regionala planerna kommer behövas till annat.

Trafikverket föreslår en pott för trimningsåtgärder. Den typ av åtgärder som denna pott omfattar är ofta mycket kostnadseffektiva. Det är en viktig pott men medlen räcker dock inte för att täcka de behov som finns. I denna pott ingår också potter för cykel- och trafiksäkerhet varifrån länsplanerna kan söka samfinansiering 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 pottarna. Sörmland anser att dessa potter istället skulle kunna tillföras länsplanerna direkt.

Drift och underhåll måste prioriteras

Drift och underhåll av befintlig och tillkommande infrastruktur är avgörande och får inte prioriteras ned i transportinfrastrukturplaneringen. Det är nödvändigt för att en grundläggande tillgänglighet och funktionalitet ska kunna garanteras. Drift- och underhåll är viktigt för att uppnå en infrastruktur som är robust och tillförlitlig men också för att pågående och

planerade investeringar ska få full effekt. Sörmland anser att vidmakthållandet bör vara på sådan nivå att funktionen bibehålls och återställs samt att eftersläpande underhåll åtgärdas så tidigt som möjligt under planperioden.

Planförslaget har en tyngdpunkt mot vidmakthållande av infrastrukturen och utveckling av järnvägssystemet. Det är en rimlig prioritering men trots att ramarna till vidmakthållande utökats i jämförelse med nu gällande plan är analysen att funktionaliteten kommer att försämrans i delar av infrastrukturen. Eftersom medlen till vidmakthållande och eliminering av eftersläpande underhåll inte räcker 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 försämrans. Det är viktigt att prioritera de starka stråken, men det ger följd effekter när det gäller tillgänglighet i regionen 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 också nyttan för enskilda satsningar som till exempel implementeringen av BK4 där effekter och nyttor inte fullt ut kommer realiseras om funktionen i andra delar av vägnätet försämrans. 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 falla över på länsplanerna att finansiera över tid. Vilket än mer spår på behovet av ökade regionala ramar. Bristande underhåll och sämre funktion på de regionala banorna kommer drabba såväl persontrafik som godstransporter.

Synpunkter åtgärdsförslag och investeringar

Regionen vill lyfta att förslagen i nuvarande plan som ska genomföras är bra. För Sörmland innebär det att flera investeringar och reinvesteringar i regionen kan drivas på såsom väg 56, Ostlänken och förbigångsspår på Västra Stambanan genom Sörmland men även ett flertal satsningar i våra grannregioner som får stor positiv effekt för invånare, företag och besökare i Sörmland. Vi vill särskilt lyfta fram åtgärder i Södertälje kring E4 och

Södertälje sluss, Stockholm C, Stockholm-Uppsala, Förbifart Söderköping väg 56 samt E18.

Region Sörmland vill också lyfta att det är viktigt att den nationella planen tar in förslaget om ny förordning om TEN-T i planeringen för att dels utveckla stornätet enligt den föreslagna tidplanen, dels satsningar som stödjer de urbana noderna och deras arbete att stärka hållbar utveckling. Att Eskilstuna nu är en urban nod gör att satsningar krävs på infrastruktur i och omkring Eskilstuna, såsom Folkesta-Rekarne och Eskilstuna C. Det innebär också att satsningar krävs på mötesspår för 750 meter långa tåg utifrån TEN-T-förordningen.

Ostlänken står på egna ben

Ostlänken är en av Sörmlands viktigaste framtida infrastrukturprojekt för att skapa möjlighet för fler bostäder, fler arbetstillfällen och skapa möjligheter att få människor i arbete. Därför är det glädjande att det nu är god framdrift i projektet och att de första delarna har byggstartat, samt planeringen för trafikering av Etapp 1 av Ostlänken, så snart som möjligt.

Region Sörmland vill tydligt lyfta att Ostlänken står på egna ben och har stor och 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, frigöra kapacitet för godstrafiken på övriga banor och alltmer integrerade regioner som skapa en växande arbets- och bostadsmarknad. Utifrån detta är det av yttersta vikt att projekt Ostlänken nu får rulla på utan fler förändringar som påverkar tidplan och därmed fördyrar projektet. Vi, tillsammans med våra kommuner, har en god dialog och samarbete med Trafikverket för att göra allt för att genomföra Ostlänken så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt. Det är av stor vikt för hela vår region att Ostlänken blir färdig så snart som möjligt då varje försening även påverkar och förstärker kapacitetsbristen på Västra stambanan.

Det är av stor vikt att se Ostlänken som en del för att stärka den internationella tillgängligheten genom att Ostlänken knyts samman med Stockholm Skavsta flygplats. Stockholm Skavsta flygplats agerar idag som en viktig del för den internationella tillgängligheten för Stockholm-Mälardalen och har en viktig roll för den nationella beredskapen genom sin funktionalitet. Med Ostlänken stärks flygplatsens roll ytterligare vilket helt saknas i Trafikverkets planförslag. Region Sörmland vill tydliggöra för regeringen att det är avgörande att Ostlänkens ses utifrån ett

helhetsperspektiv och där station vid Skavsta flygplats ger stor potential att utveckla tillgängligheten.

De fördyringar som alla investeringsobjekt står inför är något som grundligt behöver utredas. Men samtidigt finns en oro för att vissa besparingar leder till suboptimering så vi inte får ut de nyttor som till exempel Ostlänken ger möjlighet till. Region Sörmland ser en oro att Trafikverket sparar på åtgärder i systemet som begränsar möjligheten att bedriva regionala och storregional trafik för morgondagens behov. Ett tydligt sådant exempel är när Trafikverket inte ser Ostlänken och nuvarande stambana som en helhet i Norrköping och skapar två parallella system som inte kan stödja varandra då växlar som kopplar ihop de båda banorna tas bort i besparingsivern. Region Sörmland tror att frågan om besparingar måste utgå från Trafikverkets process att driva planarbeten och kravställande i planarbetet som driver på kostnaderna i projekten utan att göra avvägningar och prioriteringar gentemot projektens syfte.

Svealandsbanan och TGOJ-banan måste stärkas – viktiga delar för Näringslivets omställning, högre utbildning och ökad regional tågstrafik

Näringslivet har klivit in för att möta omställningen till ett hållbart samhälle, vilket också visar sig i de satsningar som sker på flera platser i Sörmland, såsom Eskilstuna och Oxelösund. Det skapar behov av att infrastruktur, och då framförallt om järnvägsinfrastrukturen kan möta den ökad efterfrågan som finns. Region Sörmland vill lyfta den kraftiga utveckling som skett kring logistikmarknaden i Eskilstuna och där allt fler företag köra sitt gods med tåg till och från Eskilstuna.

Parallellt sker en utveckling i Oxelösund kring SSAB och hamnen vilket också skapar behov av åtgärder för att ökade transporter på järnväg. Planer finns på mer malm från Bergslagen till Oxelösund men även omvänt med fler transporter från hamnen och SSAB ut i landet.

Samtidigt delar nu Eskilstuna och Västerås på Mälardalens universitet. För att öka tillgängligheten och utveckla möjligheter till större utbyte och en gemensam arbetsmarknad mellan städerna är det mycket viktigt med bra tågförbindelser, vilket det av Mälardalens regioner ägda Mälardalstrafik också genomfört med kraftigt utökat utbud från 2021.

För att möta ökad efterfrågan på både gods- och persontrafik behövs satsningar på åtgärder som Regionen saknar i förslaget till Nationell plan. Framför allt för att möta efterfrågan av mer tågtrafik behöver dubbelspår

byggas på delen Folkesta-Rekarne som är en del av både Svealandsbanan och TGOJ-banan/Godsstråket Bergslagen-Oxelösund.

Svealandsbanan utgör en av förbindelselänkarna till Örebro län och vidare till Oslo, Västmanland och till södra delen av Mälardalen och Stockholm. Folkesta-Rekarne är förutom en förstärkning av sambandet Eskilstuna-Västerås, TGOJ-banan, också en kapacitetsförstärkning som möjliggör förverkligandet av de inom Stockholm-Mälardalenregionen gemensamma ambitionerna om den storregionala kollektivtrafiken och en ökad arbetsmarknadsintegration mellan Örebro län och Sörmland. Det är även en av prioriteringarna inom EBS-samarbetet. Kapacitetsförstärkningen Folkesta-Rekarne behövs även för att möjliggöra den ökade godstrafiken till och från Eskilstuna och Oxelösund men även för att stärka kopplingen mot Hallsberg och därmed TEN-T-nätet. Det är därför olyckligt att utbyggnaden till dubbelspår på den tre kilometer långa sträckan inte finns med i planförslaget. Nästa steg är sedan att utveckla hela stråket Eskilstuna-Västerås till dubbelspår utifrån den avslutade åtgärdsvalsstudien. Planeringen av den bör påbörjas inom de närmaste åren.

Region Sörmland ser ytterligare behov av medel och satsningar på Eskilstuna C. Gods- och persontrafiken utvecklas kraftigt på järnvägen och Eskilstuna C kommer bli en flaskhals. Här vill Region Sörmland lyfta ytterligare samverkan mellan kommunen, Region Sörmland och Trafikverket för att kunna ta nästa steg för att utveckla Eskilstuna. Det är redan idag problem med tillgänglighet till och från depån i Eskilstuna samt kopplingar mellan plattformsspåren vid Eskilstuna C. Detta behöver åtgärdas i närtid tillsammans med en långsiktig plan för att stärka järnvägsinfrastrukturen i och omkring Eskilstuna.

Kopplat till det krävs även ytterligare åtgärder på Svealandsbanan och då framförallt ökad kapacitet mellan Södertälje och Strängnäs. Avslutningsvis behövs även stråket mellan Flen och Eskilstuna belysas framöver och järnvägsplan påbörjas för kapacitetshöjande åtgärder enligt snart avslutad åtgärdsvalsstudie.

Järnväg Järna – Stockholm C via Södertälje syd

I föregående nationella plan pekades järnvägssträckan mellan Järna - Stockholm ut som en brist. Trafikverket har därför genomfört en åtgärdsvalsstudie där tre förslag på sträckningar för en ny järnväg mellan Järna- Flemingsberg redovisas. I förslaget till nationell plan nämns inte

denna sträcka eller hur Trafikverket har för avsikt att arbeta vidare med stråket.

Stråket från Järna in mot Stockholm C utgör en trång sektor som inte bara påverkar Sörmland negativt utan också området söder om Mälaren samt västra och södra Sverige. Den negativa påverkan utgörs av begränsningar i antal tåg som kan köras på var och en av de tre banorna, Svealandsbanan, Västra stambanan, Södra stambanan och snart Ostlänken som löper samman till sträckan. Begränsningarna påverkar möjligheten till framtida regionaltågtrafikering till och från Stockholm. Fjärrtrafiken påverkas inte i lika stor utsträckning på grund av prioriteringsreglerna i de årliga tågplanerna. Utvecklingen idag hämmar utvecklingsambitionerna i Sörmland och framförallt kommuner med stationer på västra stambanan. Därför är det av stor vikt att sträckan Järna-Flemingsberg åtgärdas snarast. Trafikverket bör snarast påbörja järnvägsplanearbete för ökad kapacitet i stråket. Utan åtgärder på sträckan finns en risk att kommande investeringar inte kommer att kunna utnyttjas på ett effektivt sätt som de konstruerats för och att nya flaskhalsar snarare förhindrar både ambitioner för regional-, gods- och fjärrtågtrafik. Planarbetet måste förhålla sig till Södertälje kommuns avtal med Sverigeförhandlingen om Södertälje Syd och därför ser Region Sörmland att ökad kapacitet ska utnyttja Södertälje syd och utveckla dess funktionalitet.

Järnväg Västra stambanan

Västra stambanan är den enda spårbundna länken mellan Stockholm-Mälarenregionen och Göteborgsregionen, och är för överskådlig tid ett nationellt intresse som Sveriges viktigaste järnväg för person- och godstransporter i stråket. Avsaknaden av förbigångsspår öster om Hallsberg medför att godståg inte kan framföras med acceptabla restider dagtid, något som också påverkar persontrafiken. Det finns en stor efterfrågan på persontransporter både regionalt och interregionalt och det finns idag inget annat stråk i Sverige där avregleringen har fått lika stort genomslag – med kraftigt ökat trafikarbete som följd. Västra stambanan har redan med dagens blandande trafik betydande begränsningar. Samtidigt visar prognoserna på en årlig ökning för såväl person- som godstransporter till 2040. Föreslagna åtgärder på Västra stambanan är bra och viktigt men trots de konstateras i planförslaget att Västra stambanan kommer att ha kvarstående betydande brister avseende kapacitet, robusthet och användbarhet. Kapacitetsbristen medför att banan återkommande förklaras som överbelastad, men endast för kortare delsträckor. Orsaken till

överbelastningen har dock sin grund i hög belastning och bristande kapacitet i hela stråket.

Det saknas en samlad systemanalys och förslag till åtgärder i stråket som säkerställer en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Västra stambanan måste hanteras som ett sammanhållet stråk av vikt både nationellt och regionalt för såväl person- som godstransporter. Vi vill också påtala det stora behovet av kapacitetsförstärkningar in mot Stockholm, främst delen Järna-Flemingsberg, som med dagens trafikutveckling kommer bli en flaskhals och påverka hela södra Sverige negativt om inga åtgärder görs på sträckan.

Hjulstabron – En del av överflyttning från landtransporter till sjöfart!

Hjulstabron finns endast med som finansierat objekt om planramen utökas med tio procent. Utvecklingen av Mälarsjöfarten är starkt beroende av att en ny Hjulstabro byggs. Satsningar i Mälarhusarna och i Mälarhusleden kan leda till ökad överflyttning till sjöfart, vilket gynnar miljön, trafiksäkerheten och kapaciteten. En central del i möjligheten att öka kapaciteten i Mälarhusleden och i Mälarhusarna är att kunna transportera gods med större fartyg, så kallat Mälarmax. För att uppnå detta har stora investeringar gjorts i sluss, farled och hamnar utan att kunna nyttjas fullt ut på grund av bron idag. En satsning på Hjulstabron är en satsning på sjöfarten. Utan en anpassad bro uppnår inte Mälarhusprojektet sina mål.

Det är viktigt att satsningen färdigställs med en ny Hjulstabro både utifrån sjöfarten, med koppling mot Mälaren är utpekad för inlandssjöfart inom TEN-T och väg 55, ett viktigt nationellt stråk för gods och persontrafik. Väg 55 och Hjulstabron är viktig för en bättre redundans i ett sårbart regionalt och nationellt vägtransportsystem utifrån till exempel E4:an och broarna över Södertälje kanal.

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. Om inte bron byggs inom planperioden så behövs stora reinvesteringar och drift- och underhåll av bron. Det är ett stort resursslöseri och dålig samhällsplanering att till exempel först finansiera reinvesteringar sedan behöver ändå bron bytas. Därför är det av yttersta vikt att resurser prioriteras i nationella planen under kommande planperiod.

Övriga synpunkter

ERTMS

Förslaget till nationell plan väljer att lägga en relativt stor del av utvecklingsanslaget på att införa ERTMS, (European Rail Traffic Management System), på järnvägen. Mot bakgrund av de ökade anspråken på järnvägens kapacitet behöver införandet 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. 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 Sörmlands klimatmålsättningar.

Arbete med fyrstegsprincipen och steg 1 och 2 åtgärder

Region Sörmland arbetar för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Vid val av åtgärder är fyrstegsprincipen ett stöd som lägger grunden för att bra åtgärder väljs. I dag genomförs fyrstegsprincipen baklänges där steg 1- och 2-åtgärder enbart genomförs i samband med steg 3- och 4-åtgärder. De steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier bör i större utsträckning finansieras och genomföras, inte minst när de minskar behovet av fysiska åtgärder, något vi och Trafikverket idag saknar möjlighet till. Vi vill kunna medverka till att steg 1 och 2 åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier genomförs, detta för att kunna ändra transportbeteenden och minska behovet av steg 3 och 4 åtgärder, varför vi efterfrågar ändringar i aktuella förordningar. Vi tolkar tredje punkten § 3 i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur som att länsplanen kan finansiera åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. Trafikverket däremot gör en annan tolkning och därför behövs nödvändiga förtydliganden i kommande planperiod för att möjliggöra fler steg 1 och 2 åtgärder.

Stadsmiljöavtal och regionala planramar

Stadsmiljöavtalen visar på en ambition från regeringen att satsa mer på kollektivtrafik och cykel i våra städer. Regionen framförde redan under inriktningsplaneringen att dessa medel istället bör tillföras de regionala planramarna. Detta skulle minska mängden parallella bidragssystem och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Det blir

också tydligare för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk. Dagens system försvårar att hitta rätt nivåer för budget i olika potter för statlig medfinansiering i framtagandet av länstransportplanerna. I de regionala planerna finns åtgärdsområden för att medfinansiera kollektivtrafik- och cykelåtgärder i den kommunala infrastrukturen. Vi önskar större möjlighet att med helhetssyn och systemperspektiv kunna arbeta med denna typ av åtgärder samt steg 1 och 2 åtgärder. Om stadsmiljöavtalens medel i stället läggs i de regionala planerna skulle vissa medel via direktiv kunna villkoras att gå till åtgärder för till exempel kollektivtrafik och cykel.

Flygplatsinfrastruktur och systemperspektiv

Förslaget till nationell plan innehåller få skrivningar om flyget som en del av transportsystemet. Flyg och flygplatser har en viktig roll för den internationella tillgängligheten, beredskap och säkerhet och det saknas ett nationellt systemperspektiv på flygplatsinfrastrukturen, till exempel utifrån ett beredskapsperspektiv. Region Sörmland vill lyfta Stockholm Skavsta flygplats som en viktig funktion för Stockholm-Mälardalen med sin tillgänglighet dygnet runt alla dagar om året och som en viktig flygplats för civil beredskap. Med redan genomförda investeringar och befintliga tillstånd finns i kombination med hög effektivitet på marksidan ytterligare utrymme att utvecklas för att stärka landets internationella tillgänglighet, stärka vår beredskap, robusthet samt redundans till Stockholm-Arlanda.

Stockholm Arlanda är det viktiga navet för flygtrafik i regionen och Region Sörmland, har inom Mälardalstrafik, utvecklat kopplingen till Arlanda med fler regionala förbindelser från hela regionen. Utöver det menar regionen att Stockholm-Skavsta flygplats tydligare bör lyftas som en viktig nationell resurs och nod för flygplatsinfrastrukturen i Sverige, särskilt med den koppling som erhålls med Ostlänken som stärker tillgängligheten till och från kraftigt.

Med Ostlänken ökar Stockholm Skavsta Flygplats betydelse som nationell och regional nod i ett stråk med stor befolkning, stark regional utveckling och tillväxt. Med tågstationen vid Stockholm Skavsta Flygplats bildas en stark multimodal transportnod med förbättrade kopplingar både norrut mot Södertälje och Stockholm liksom söderut mot Norrköping och Linköping.

Ovanstående yttrande gäller under förutsättning att det fastställs av regionstyrelsen den 1 mars 2022.

REGION SÖRMLAND

Monica Johansson (S)
Regionstyrelsens ordförande

Jan Grönlund
Regiondirektör