

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

2024-04-08

## Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län lämnar genom Mälardalsrådet ett gemensamt yttrande över Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 (LI2023/02737). Yttrandet bygger vidare på tidigare gemensamma ställningstaganden avseende de storregionala prioriteringarna för Stockholm-Mälardalens regionens transportinfrastruktur och det inspel som lämnades till Trafikverket under arbetet med underlaget. Utgångspunkten är den politiskt förankrade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälardalens regionens transportsystem, En Bättre Sits Systemanalys 2020. För länsspecifika remissvar hänvisas till svar från respektive part.

### Sammanfattning

I Mälardalsrådets transportpolitiska samarbete, En Bättre Sits, finns en politiskt förankrad storregional samsyn kring hur Stockholm-Mälardalens regionens transportsystem behöver utvecklas. Mälardalsrådet vill sammanfattningsvis framhålla följande:

- Mälardalsrådet efterfrågar ett utvecklat systemperspektiv i infrastrukturplaneringen, där de regionala utvecklingsmöjligheterna tillvaratas med hänsyn till mål om hållbar regional utveckling.
- Mälardalsrådet välkomnar ansatsen att i utökad grad inkludera sjö- och luftfart i planeringen, samt den bredare ansatsen att inkludera styrmedel i underlaget.
- Mälardalsrådet bedömer att alternativet med en 20-procentig ökning bäst möter Stockholm-Mälardalens regionens behov av underhåll och utveckling av kapacitet i transportsystemet. Att undersöka alternativa finansieringsformer är betydelsefullt för att skapa ökade medel till infrastrukturens utveckling.
- Länstransportplanerna måste tilldelas avsevärt ökade ekonomiska ramar samt en större andel av den totala planeringsramen. Ökade nationella krav inom exempelvis trafiksäkerhetsarbete på regionala vägar samt utfasningen av stadsmiljöavtalen utgör en risk att ansvar och kostnader förskjuts från den statliga planeringen till länstransportplanerna och medfinansieringsavtal.
- Finansiering av Försvarens behov behöver ske i särskild ordning, utanför nationell plan. Finansieringsansvaret för investeringar knutna till såväl försvar som beredskap måste förtydligas. Så långt det är möjligt behöver det finnas en transparens och dialog kring olika gränsdragningsfrågor samt satsningar på civil beredskap.
- Regeringen bör inför nationell plan utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.
- Stadsmiljöavtal är ett viktigt verktyg i omställningen till ett hållbart transportsystem, däribland för att stärka kollektivtrafiken.
- Det är angeläget att Trafikverket föreslår en snabbare implementering av ERTMS än som är möjligt med nuvarande nationella plan.
- Potentialen i trimningsåtgärder bör nyttjas i högre utsträckning och taket för trimningsåtgärder behöver utredas.
- Långsiktig planering kräver samförstånd och kontinuitet. Såväl regioner och kommuner, som andra aktörer, behöver kunna lita på att staten håller löften och avtal. Mälardalsrådet förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder som möter Stockholm-Mälardalens regionens prioriterade behov i den nu gällande Nationella plan 2022-2033 genomförs.

## **Stockholm-Mälardalsregionen: 4,3 miljoner människor – en ledande roll i Sveriges utveckling**

I Stockholm-Mälardalsregionen bor 4,3 miljoner människor som tillsammans bidrar till hälften av Sveriges BNP. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med över 800 000 invånare. Åtta av tio tåg startar eller slutar sin resa i Stockholm. Ett stopp eller en störning i trafiksystemet i Stockholm-Mälardalsregionen får konsekvenser för stora delar av landet. En robust och hållbar transportinfrastruktur i Stockholm-Mälardalsregionen är därför inte bara en angelägenhet för regionens arbetspendlare och näringsliv – utan även av nationellt intresse.

### **Systemsyn och ökad målstyrning**

Mälardalsrådet efterfrågar ett utvecklat systemperspektiv i infrastrukturplaneringen, där de regionala utvecklingsmöjligheterna tillvaratas med hänsyn till mål om hållbar regional utveckling. Infrastrukturåtgärder bör planeras utifrån ett systemperspektiv så att de så snart som möjligt kan ge önskade effekter för trafiken. Mälardalsrådet välkomnar ansatsen att i utökad grad inkludera sjö- och luftfart i planeringen, samt den bredare ansatsen att inkludera styrmedel i underlaget.

### **Tydliggör prognosernas roll i planeringen för ett transporteffektivt samhälle**

Mälardalsrådet efterfrågar en transport- och infrastrukturplanering med tydlig målstyrning och riktade insatser som utgår från behov kopplat till regional och storregional samhällsutveckling.

Trafikverkets prognoser pekar på en fortsatt ökning av resande och transporter, där bilresandet beräknas öka med 25 procent till 2040, och fortsatt helt dominera personresandet. Detta är i princip en trendframskrivning, med tämligen allmänna resonemang om hur antagandena gjorts och inga tydliga skillnader i metodik jämfört med tidigare prognoser, som konsekvent underskattat modalitetsskiftet, framför allt avseende järnvägens ökning. Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler är grunden för prioriterandet mellan tänkbara åtgärder, men Trafikverket behöver bättre förklara ingångsvärdena för dessa kalkyler och vad som händer om dessa justeras. Delar av ingångsvärdena och kalkylerna har återkommande kritiserats, inte minst för godstransporter och persontrafik på järnväg. Trafikverkets värdering av restid på järnväg är inte rimlig utifrån dagens förutsättningar, vilket gör att nyttokalkylerna för järnvägsinvesteringar påverkas negativt och att verkliga samhällsnyttor inte speglas.

Även prognoser och antaganden om befolkningsutveckling skulle behöva genomlysas på ett bättre sätt. Exempelvis utgår Trafikverket i sina prognoser från en minskande befolkning och sysselsättning på Gotland perioden 2017–2040. SCB:s befolkningsprognos visar tvärtom på en tolvprocentig ökning samma period, vilket är en av de högsta ökningstakterna i landet. Om Trafikverkets prognos ligger till grund för exempelvis fördelningsbeslut är det djupt problematiskt.

### **Långsiktighet i planeringen krävs för att möta behoven**

Stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar där beslutade åtgärder ligger fast är en viktig princip. Ytterligare förseningar av åtgärder medför negativa konsekvenser för såväl trafik som tillväxt. Ett tydligt exempel är de pausade arbetena på Mälardalsbanan, ett projekt som väntas ge stora nyttor för hela det storregionala transportsystemet när det är färdigställt men som nu riskerar att försenas kraftigt. Infrastrukturprojekt i Stockholm-Mälardalsregionen är ofta komplexa, vilket kräver stor långsiktighet och ett taktande med övrig samhällsplanering. För regioner, kommuner och näringsliv är tre år fram inte tillräckligt god framförhållning för att möta upp och samplanera. En större kostnadsnoggrannhet bör kunna åstadkommas i tidiga skeden, för att ge en klarare och stabilare bild över kostnad och nytta.

Långsiktig planering kräver också samförstånd och kontinuitet. Omprövning av åtgärder är problematisk givet de förväntningar som beslutade åtgärder skapat i den kommunala och regionala planeringen, samt från näringslivets sida. Såväl regioner och kommuner, som andra aktörer, behöver kunna lita på att staten håller löften och avtal. I underlaget benämns exempelvis investeringen av Fyrspår Uppsala-Stockholm, trots avtal, som ett så kallat obundet objekt. Mälardalsrådet vill framhålla att fyrspåret är mycket angeläget för Stockholm-Mälarenregionen och transporterna till och från norra Sverige, samt att fortsatt planering av detta bör prioriteras i samtliga ramalternativ.

*Mälardalsrådet förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder som möter Stockholm-Mälarenregionens prioriterade behov i den nu gällande Nationella plan 2022-2033 genomförs.*

Samtidigt är det viktigt med en stor transparens i nyttokalkyler från Trafikverkets sida och att samhällsnyttor bedöms utifrån ett helhetsperspektiv. En förutsättning för detta är att kriterier och samhällsnyttor definieras i samråd med regionerna. De kalkyler som Trafikverket presenterar i inriktningsunderlaget saknar källhänvisning, varför Mälardalsrådet inte kunnat ta ställning till de bedömningar som görs.

Mälardalsrådet instämmer i att det finns behov av att effektivisera planprocessen. Om en förändring av planprocessen ska genomföras behöver en sådan vara väl förankrad med både kommuner och regioner.

### **Öka de ekonomiska ramarna för att möta framtidens transportbehov**

Gällande de olika ramförslagen i Trafikverkets underlag, bedömer Mälardalsrådet att alternativet med en 20-procentig ökning bäst möter Stockholm-Mälarenregionens behov av underhåll och utveckling av kapacitet i transportsystemet. Mälardalsrådet ställer sig positiv till Trafikverkets prioritering av underhåll för att möta den skuld som byggts upp. Det är även avgörande att Trafikverket ska utveckla ett särskilt fokus på kostnadskontroll, rutiner och arbetssätt. Mycket indikerar dock att enbart arbetet med att möta underhållsskulden kräver en utökad ram. Med en infrastruktur som redan i stora delar nått kapacitetstaket ökar slitningarna på infrastrukturen och därmed också behov av såväl förebyggande som akut avhjälpande underhåll. Samtidigt orsakar kapacitetsbristerna stora störningar för pendlare och godstransporter när problem i anläggningen uppstår.

Utöver behov av underhåll kvarstår därtill behov av investeringar i Stockholm-Mälarenregionens infrastruktur för att nå regionala utvecklingsmål samt för att möta förändringar i omvärlden. Särskilt en reviderad TEN-T-förordning, klimatförändringar, samt säkerhetsläget efter Rysslands anfallskrig mot Ukraina och ett Nato-medlemskap ställer höga krav på utveckling av infrastrukturen.

Sammantaget skulle därför en oförändrad eller minskad ekonomisk planram få negativa konsekvenser både för möjligheterna att bibehålla transportsystemet funktionalitet och att möta de ökade behoven. En höjning av planramarna skulle däremot kunna stimulera landets ekonomi och positivt bidra till omställningen av landets transporter. Höjda planramar är angeläget både för att ge tillräckliga resurser till vidmakthållande och för genomförande av gällande nationell plan, samt för möjligheten att möta utmaningarna som innebär behov av ytterligare utveckling.

### **Länstransportplanerna måste tilldelas avsevärt ökade ekonomiska ramar**

Mälardalsrådet delar bedömningen att länstransportplanerna bidrar till stor nytta och ser fortsatt ett behov av att en ökad andel av den ekonomiska ramen för nationell plan tillfaller länstransportplanerna. Mälardalsrådet ser en risk att visst ansvar förskjuts från den statliga planeringen till länstransportplanerna. Exempel på detta är ett större fokus än i nuvarande plan på trafiksäkerhetsarbete på regionala vägar (där också flest olyckor på väg sker) samt utfasningen av stadsmiljöavtalen. Den förändrade ansvarsfördelningen kräver en motsvarande höjning av medel till länstransportplanerna för att inte tränga undan andra viktiga investeringar på regional nivå.

Medlen i de länstransportplanerna 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 länstransportplanerna och den nationella planen ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar.

### **Undersök alternativa finansieringsformer**

Att undersöka alternativa finansieringsformer, däribland brukaravgifter, lånefinansiering och EU-finansiering, är betydelsefullt för att skapa ökade medel till infrastruktursatsningar. Det är exempelvis angeläget att Sverige arbetar mer strategiskt med CEF för medfinansiering till viktiga objekt och sträckor. Inför det kommande förslaget för ny europeisk flerårig budgetram bör regeringen arbeta för att EU-budgeten även i framtiden omfattar ett finansieringsverktyg (CEF3) för genomförandet av TEN-T.

Vid tillfällen då diskussion uppstår om alternativa finansieringsformer, särskilt med OPS-avtal eller liknande avtal, är det viktigt att gå tillbaka till och dra lärdom av erfarenheter från tidigare genomförda projekt, som exempelvis Arlandabanan. Framtagandet av alternativa finansieringsformer ska alltid ske i dialog med berörda regioner och kommuner och måste utredas för varje enskilt objekt.

### **Finansieringsansvaret för investeringar i försvars- och beredskapsintressen måste förtydligas**

I och med det förändrade omvärldsläget och ett Nato-medlemskap ställs nya krav på transportinfrastrukturen för att möjliggöra transporter av försvarsmateriel och personal. Ett robust transportsystem är angeläget för Sveriges totalförsvar och kräver stora investeringar. Mälardalsrådet instämmer med Trafikverket i att finansiering av Försvarsmaktens behov behöver ske i särskild ordning (utanför nationell plan). Finansieringsansvaret för investeringar knutna till såväl försvar som beredskap måste förtydligas. Det är idag oklart om och hur nationell plan och länstransportplanerna kommer att påverkas. Av förklarliga skäl är en stor del av planeringen sekretessbelagd, men där så är möjligt vill Mälardalsrådet framhålla vikten av det finns en transparens och dialog kring olika gränsdragningsfrågor samt satsningar på civil beredskap.

### **Strategier för att möta Stockholm-Mälarenregionens utmaningar**

Mälardalsrådets mål inom ramen för En Bättre Sits-samarbetet är bland andra att skapa ett transportsystem där flerkärnighet och en förstorad arbets- och bostadsmarknad främjar regional utveckling. För att nå de gemensamma målen ser Mälardalsrådet behov av satsningar och åtgärder som sorteras under ett antal strategier; Styr mot beteendeförändring och överflyttning, Stärk kollektivtrafiken, Ställ om fordonsparken, Återställ och utveckla funktionalitet, Förbättra prestanda, Öka kapaciteten, samt Omvärldsbevakning. Åtgärderna utgår från behoven av en stärkt arbetspendling och förbättrade förutsättningar för godstransporter i Stockholm-Mälarenregionen. De har tydlig bäring på samhällsplanering ur ett hållbarhetsperspektiv för att bidra till minskad klimatpåverkan, där Mälardalsrådet vill understryka behovet av beteende- och systemförändring.

### **Återställ och utveckla funktionalitet, samt förbättra prestanda**

Mälardalsrådet är positivt till Trafikverkets prioritering av underhåll, och framför allt det förebyggande underhållet, samt ökad effektivitet. Tillförlitlighet är avgörande för den storregionala kollektivtrafikens utveckling, varför det eftersatta underhållet av järnvägen på 84 miljarder är högst problematiskt.

Trafikverket bedömer dock att endast 10-15 procent av det eftersatta järnvägsunderhållet kan arbetas upp inom planperioden. Detta med hänvisning till att de funktionella störningarna i järnvägstrafiken skulle bli för stora om ökade reinvesteringar skulle göras än som föreslås i en ökad ram om 10 procent. Detta tydliggör vikten av ökad kapacitet och fortsatt utveckling av järnvägen – att Sverige har en kapacitetsbrist i järnvägen är lika sant som att Sverige har en underhållsskuld. Särskilt motiverat är ökad kapacitet och ett adekvat underhåll i Stockholm-Mälardalsregionen där kapacitetstaket är nått och underhållsbehoven stora, samtidigt som arbetspendlingen är avgörande för regionens tillväxt och där godstransportflödena är omfattande. Det är också av betydande nationellt intresse eftersom stopp eller störningar i Stockholm-Mälardalsregionen får konsekvenser för stora delar av landet.

Mälardalsrådet vill därtill uttrycka oro över Trafikverkets bedömning att en upprustning av järnvägens signalanläggning i nuvarande takt kan komma att innebära försämrad funktion och att delar av järnvägen helt kan sluta att fungera från början av 2040-talet. Det svenska järnvägssystemet kan inte tillåtas drabbas av ytterligare systemmässiga störningar och påfrestningar. Det är därför angeläget att Trafikverket föreslår en snabbare implementering av ERTMS än som är möjligt med nuvarande nationella plan. En tydlig plan för ERTMS-utrollningen är viktig eftersom osäkra prognoser för införandet påverkar tågforetagens installationsplanering, något som genererar stora kostnader för operatörerna. Det är också angeläget att använda ERTMS som ett verktyg för att höja infrastrukturens kapacitet. Under utrollningen är det nödvändigt att reinvesteringar i ATC-systemet tillåts så att arbetet med tågtrafikens utveckling och ökad robusthet inte pausas i väntan på det nya signalsystemet.

Det är positivt att Trafikverket ska effektivisera arbetet med drift- och underhåll, men samtidigt viktigt att denna ambition inte förlitar sig på tillämpning av ny teknik endast, utan även genomsyrar hela Trafikverkets arbete. Exempelvis kan underhåll med stor fördel samordnas med trimningsåtgärder i större utsträckning.

Mälardalsrådet vill framhålla vikten av en pott som riktats mot trimningsåtgärder, vilka kan anpassas i takt med att behov uppstår för att på så sätt säkerställa en robust tågtrafik i exempelvis Mälardalstrafik etapp 2 och vidare. Mälardalsrådet kan konstatera att Trafikverket inte föreslår utökade medel till trimningsåtgärder i ramnivån 0 procent jämfört med nuvarande plan. Detta trots att trimningsåtgärder inom en kortare tidshorisont kan medge en effektiv användning med högre hastigheter och förkortade restider i högbelastade delar av järnvägs- och vägnät. Potentialen i trimningsåtgärder bör därför nyttjas i högre utsträckning.

Trimningsåtgärder har dock ett tak på 100 miljoner kr, vilket efter de generella prisökningarna diskvalificerar många effektiva åtgärder som tangerar den nuvarande kostnadsgränsen för snabbt och effektivt genomförande. Mälardalsrådet föreslår därför att regeringen utreder en höjning av eller ökad flexibilitet i kostnadsgränsen som ett led i arbetet för effektivisering av infrastrukturplaneringen.

### **Styr mot beteendeförändring, effektivitet och överflyttning**

Mälardalsrådet ser positivt på ett utökat transportpolitiskt uppdrag till Trafikverket med ett större sektorsansvar för transportsystemets utveckling. Styrmedel, prissättning, skatter och avgifter, med mera, är viktiga faktorer för att skapa förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle. I sammanhanget vill Mälardalsrådet understryka behovet av en effektiv och trovärdig tillämpning av fyrstegsprincipen, där steg 1- och 2-åtgärder tillämpas och kan finansieras i både nationella och regionala transportinfrastrukturplaner på samma sätt som steg 3- och 4-åtgärder. Regeringen bör inför kommande nationell plan utfärda direktiv som gör det möjligt för Trafikverket att finansiera och hantera steg 1- och steg 2-åtgärder.

Mälardalsrådet ser även positivt på att Trafikverket adresserar behovet av att underlätta intermodala transporter, men saknar en tydlig väg framåt för att uppnå en överflyttning av godstransporter. Det bör vara lika förutsättning mellan de olika trafikslagen där marginalkostnadsprincipen uppnås så att det mest lämpliga trafikslaget, alternativt bästa kombinationen av trafikslagen, för godstransporter väljs. I Stockholm-Mälardalen finns i dagsläget ett förhållandevis finmaskigt nät av intermodala noder som har god kapacitet vilket borde ge goda förutsättningar för ett modalt skifte. I de flesta fall är inte anslutande infrastruktur den största begränsningen, utan snarare system för tågslagen, samt regelverk och avgiftssystem.

I Sverige planeras fullt införande av järnvägens nya kapacitetsplaneringsprocess och tillhörande affärsregler inklusive prioriteringsregler och incitament, från och med tågplan 2029. Affärsregler inklusive en europisk modell för samhällsekonomisk och miljömässig prioritering är under utveckling. Mälardalsrådet vill framhålla vikten av ett utvecklat systemperspektiv snarare än inlåsning av kapacitet och stråktänk. Det måste noga övervägas vilken fördelning av kapacitet mellan exempelvis gods- och persontransporter som ger störst samhällsnytta.

Att Trafikverket föreslår differentierade banavgifter som en del i att effektivisera användandet av järnvägskapaciteten i högt belastade tider och spår, befarar Mälardalsrådet kan få negativ påverkan på såväl regional som storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen. Effekter och konsekvenser för kollektivtrafiken respektive godstransporter behöver utredas noga innan ett eventuellt nästa steg i en sådan riktning tas.

För ett ökat nyttjande av sjöfartens potential behöver exempelvis avgiftsstrukturer för lots och farleder ses över, samtidigt som det behövs en utbyggnadsplan med tillhörande finansiering för utveckling av en digital infrastruktur i farleder.

### **Stärk kollektivtrafiken**

En väl fungerande och utbyggd kollektivtrafik i Stockholm-Mälardalenregionen är en förutsättning för att öka tillgängligheten, minska trängseln och för att knyta samman de funktionella arbets- och bostadsmarknaderna. Kollektivtrafiken har därmed en avgörande roll för Stockholm-Mälardalenregionens kompetensförsörjning och tillväxt.

Mälardalsrådet vill uttrycka stor oro över avvecklandet av stadsmiljöavtalens finansiering. Stadsmiljöavtal är ett viktigt verktyg i omställningen till ett hållbart transportsystem, däribland för att stärka kollektivtrafiken. Stadsmiljöavtalen har därtill fyllt en viktig roll i att finansiera steg 1- och 2-åtgärder, eftersom Trafikverket hänvisar till att detta inte kan göras inom ramen för Nationell plan eller Länstransportplanerna.

Mälardalsrådet delar inte Trafikverkets bild av att länstransportplanerna till viss del kan kompensera för avvecklingen av stadsmiljöavtalen kring exempelvis kollektivtrafikåtgärder. Länstransportplanerna kan visserligen finansiera vissa åtgärder i infrastrukturen utifrån den

förordning som gäller. Stadsmiljöavtalen stimulerar dock en starkare samverkan mellan parterna, kopplar investeringar till motprestationer och stimulerar därmed en bredare samhällsutveckling. I Stockholm-Mälardalsregionen finns särskilt många tätbefolkade områden, som särskiljer sig genom en större splittring av nyttor och ansvar för trafiksystemet mellan stat, region och kommuner. I en sådan komplex miljö är olika former av avtalsplanering nödvändig för att skapa en hållbar utveckling av transportsystemet. Stadsmiljöavtal är också ett viktigt verktyg för att finansiera större strukturförändrande infrastrukturprojekt över lång tid i etapputbyggnader på grund av svårigheterna med att bygga i stadsmiljö. Det krävs därför en långsiktighet i stadsmiljöavtalen för kommuners och regioners planering.

Trafikverket hänvisar till en utvärdering av stadsmiljöavtalen som ska presenteras nästa år men kan redan nu dra positiva slutsatser av avtalens inverkan på transport- och infrastrukturplaneringen. Med sådana slutsatser, och utan tydliga alternativ för hur steg 1- och 2-åtgärder ska kunna finansieras med statliga medel eller hur stadsmiljöavtalens funktion ska ersättas, medför avvecklingen (som minst) ett ”glapp” i omställningen.

### **Ställ om fordonsparken**

Satsningar behövs för att minska transporterens klimatpåverkan och staten behöver gå före i omställningen. Mälardalsrådet delar Trafikverkets bedömning att Sverige måste fortsätta driva på omställningen av fordonsparken. Detta förutsätter såväl en betydande teknikutveckling vad gäller fordon och förnybara drivmedel, som en utbyggd infrastruktur för den nya tekniken. Ordande satsningar inom elektrifiering är en avgörande pusselbit. Mälardalsrådet vill därtill framhålla att det krävs en långsiktig energipolitik med ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel.

### **Säkerställ kompetensförsörjningen**

Mälardalsrådet har i ett flertal rapporter kartlagt att bristen på samhällsbyggare har blivit en flaskhals i infrastrukturutvecklingen i Stockholm-Mälardalsregionen och delar således Trafikverkets bild av utmaningarna. Mälardalsrådet saknar dock tydliga besked i inriktningsunderlaget med konkreta förslag på hur den långsiktiga kompetensförsörjningen ska förbättras inom kritiska personalkategorier för genomförandet av den nationella transportinfrastrukturplanen.

Ett sätt att stärka kompetensförsörjningen är att inrätta fler järnvägstekniska övningsanläggningar. Övningsanläggningar i de delar av landet med störst behov av järnvägsunderhåll ger bättre förutsättningar för företag, tillsammans med lärosäten och offentliga innovationsaktörer, att våga satsa på att bidra till nya lösningar och därmed stärkt kompetensförsörjning. Mälardalsrådet ställer sig frågande till att Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2024 inte innefattar tydliga uppdrag om den långsiktiga kompetensförsörjningen. Inte heller finns någon skrivning om att vid behov verka för att järnvägstekniska övningsanläggningar möter utbildningsbehoven och andra utbildningssamarbeten i branschen. Dessa uppdrag fanns i regleringsbrevet 2023 och är fortsatt viktiga. Mälardalsrådet vill lyfta att regeringen redan nu kan ge Trafikverket i uppdrag och anslag att tillhandahålla en eller flera övningsanläggningar i Stockholm-Mälardalsregionen, en region som Trafikverkets egen utredning pekar ut som prioriterad.<sup>1</sup>

Mälardalsrådet ser mycket positivt på att Järnvägsskollegens arbete fortsätter, och instämmer i att modellen eventuellt bör spridas till fler branscher. Det är även positivt att utveckla prognosarbetet, förslagsvis i samverkan med de regionala aktörerna för ökad genomslagskraft. Mälardalsrådet vill i sammanhanget framhålla att inrättandet av storregionala kompetensråd för

<sup>1</sup> Trafikverkets utredning om övningsanläggningar, 2023-02-28. Genomförd av AFRY på uppdrag av Trafikverket.

infrastruktursektorn, skulle underlätta för Trafikverkets dialog med regioner, kommuner, bransch och utbildningsanordnare.

### **Ta hänsyn till Gotlands särskilda förutsättningar**

Gotland är som ö helt beroende av en väl fungerande sjö- och luftfart för resor och transporter till fastlandet. Väl fungerande sjöfart till och från Gotland är också viktigt för Stockholm-Mälarenregionen och landet i helhet, inte minst mot bakgrund av den totalförsvarsuppbyggnad som pågår på ön samt Gotlands roll i den svenska livsmedelsproduktionen.

### **Fortsatt dialog**

Under 2024 pågår Mälardalsrådets transportpolitiska arbete med att uppdatera den [gemensamma utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälarenregionens transportsystem, Systemanalysen](#). Den uppdaterade Systemanalysen planeras färdigställas under hösten och överlämnas till Trafikverket som ett brett förankrat, kunskapsbaserat underlag med storregionala transportpolitiska prioriteringar.

Vi ser fram emot fortsatt god dialog och att bidra till den nationella planen perioden 2026-2037.

## **MÄLARDALSRÅDET**

**Jens Sjöström (S)**  
Ordförande

**Kristoffer Tamsons (M)**  
1:e vice ordförande