

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remissvar avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för 2018-2029

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En Bättre Sits lämnar genom Mälardalsrådet här ett gemensamt remissvar. Parterna i respektive län lämnar även egna remissvar med länsspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

### Sammanfattning

#### *Tydligare helhetsperspektiv och målstyrning*

Vi efterfrågar en infrastrukturplanering med tydligare målstyrning och tydligare helhetsperspektiv avseende infrastrukturens utveckling och användning.

#### *Drift och underhåll måste prioriteras*

Att skapa en tillförlitlig infrastruktur är avgörande ur flera perspektiv. Vi delar Trafikverkets bedömning att eftersläpande underhåll bör elimineras under kommande tolvårsperiod.

#### *Satsningar ska minska transporternas klimatpåverkan*

Klimatförändringarna är vår största utmaning och kräver genomgripande förändringar i hur vi planerar och använder infrastrukturen. Vi efterfrågar därför tydligare ansvarstagande från Trafikverket och utökade möjligheter att jobba med dessa frågor i de regionala planerna.

#### *Tydliggör prioriteringen av godstransporter med sjöfart*

Vi efterfrågar en djupare analys av potentialen i och effekterna av en överflyttning av gods från landtransporter till sjöfart. Vilka åtgärder i landinfrastrukturen kommer att behöva göras?

#### *Lägg vikt vid fördelningen av utvecklingsmedel*

Mot bakgrund av att medlen till utvecklingsåtgärder antas bli begränsade under kommande planperiod bör det läggas vikt vid fördelningen av medel mellan åtgärdstyper samt mellan nationella planen och de regionala planerna.

- *Regionala ramar ska användas för regionala åtgärder*
- *Flytta medel från stadsmiljöavtal till regionala planer*
- *Öppna upp för steg 1- och 2-åtgärder i användningen av utvecklingsmedel*
- *Utöka ramarna i de regionala planerna*
- *Åtgärder i gällande plan ska slutföras*

#### *Sverigeförhandlingens effekter måste beaktas*

I planeringen av de nya höghastighetsbanorna och större satsningar på kollektivtrafikutbyggnad, samt i valet av finansieringslösning för dessa, måste effekter i omgivande system och bortom planperioden beaktas.

## En Bättre Sits – Gemensamma storregionala prioriteringar

Stockholm-Mälarenregionen utgör i många avseenden en sammankopplad storregion med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor nästan hälften av landets befolkning. Hälften av landets sysselsättning och hälften av Sveriges BNP skapas här. Nästan två tredjedelar av Sveriges samlade ekonomiska tillväxt genereras i regionen. Tillväxten förväntas fortsätta då befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050, samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med drygt 700 000. För att möta denna utveckling och göra den hållbar krävs samordnade satsningar på både dagens och framtida kapacitetsproblem inom såväl transportsektorn som bostadsmarknaden.

Landet som helhet är beroende av att transporterna genom regionen är tillförlitliga och effektiva. En stor del av godstransporterna på vägarna och järnvägarna i regionen är transitgods med både start- och målpunkt utanför regionen. I regionen ligger även Arlanda, Sveriges största internationella flygplats. Infrastrukturens kapacitet och robusthet är dock i behov av upprustning och utveckling för att öka såväl den regionala som nationella och internationella tillgängligheten.

Sedan starten 2003 har En Bättre Sits arbetat mot gemensamt uppställda och politiskt förankrade mål för transportsystemet över läns-, kommun- och partigränserna. Målen svarar i huvudsak mot frågeställningarna i den nationella transportpolitiska planen och fungerar som grund för fortsatta prioriteringar av regionala och lokala utvecklingsfrågor i Stockholm-Mälarenregionen.

Regionen har genom överenskommelsen ”Avtal om medfinansiering av Citybanan” åtagit sig att medfinansiera infrastruktur till en kostnad om 2 miljarder. Satsningen är ett exempel på de storregionala gemensamma prioriteringarna som gjorts inom ramen för En Bättre Sits och är en förutsättning för utvecklingen av regionens transportsystem, men den lokala och regionala medfinansieringen ska ses som ett undantag, inte som en självklarhet.

## Tydligare helhetsperspektiv och målstyrning

För att uppnå de transportpolitiska målen samt regeringens övergripande mål om lägst arbetslöshet i EU år 2020, 250 000 nya bostäder till år 2020 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 Sveriges transportinfrastruktur inte kan ses som ett avgränsat system utan måste sättas in i internationella och globala sammanhang. Vi saknar detta helhetsperspektiv i Trafikverkets underlag.

Vi är medvetna om att Trafikverkets direktiv är att ta fram en inriktning för infrastrukturen som kan hantera trafikutveckling enligt prognos. Vi anser dock att en inriktningsplanering med tydligare målstyrning vore lämpligt. Det finns två starka skäl till detta. Det första är att det krävs genomgripande förändringar i transportsystemet och människors beteende för att målet ska kunna nås. För det andra så går utvecklingen i många avseenden i motsatt riktning jämfört med målet. Med prognoserna som utgångspunkt för inriktningsplaneringen finns det en stor risk att vi har en fortsatt utveckling inom transportsystemet som gör det svårare att nå målen.

I inriktningsunderlaget lyfts potentialen med så kallade trimningsåtgärder och mindre åtgärder som kan ha goda effekter för kapacitet, robusthet och hållbarhet. Vi instämmer i att det finns en stor potential i att arbeta med denna typ av åtgärder, men vill också påtala att det även är viktigt att se till helheten i planeringen av dessa. Exempelvis avseende viktiga noder och starka stråk.

## Drift och underhåll måste prioriteras

Drift och underhåll av befintlig och tillkommande infrastruktur är enligt oss avgörande och får inte prioriteras ned i transportinfrastrukturplaneringen. Transportsystemet som är under utveckling 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. Med bakgrund av detta delar vi Trafikverkets bedömning att eftersläpande underhåll bör åtgärdas under den kommande tolvårsperioden.

I inriktningsunderlaget konstateras att om medlen till vidmakthållande och eliminering av eftersläpande underhåll inte utökas så behöver en prioritering göras. Om dessa åtgärder koncentreras till de starka stråken finns visserligen goda möjligheter att förbättra restid, kapacitet och robusthet i dessa stråk, men detta kommer att ske på bekostnad av att mindre starka stråk försämras. Det är viktigt att prioritera de starka stråken, men följd effekter när det gäller tillgänglighet i regionen som helhet och den regionala utvecklingen måste analyseras. Detta måste ske i dialog med regionala planupprättare, kollektivtrafikmyndigheter, kommuner med flera, för att skapa möjlighet att planera åtgärder som minimerar de negativa konsekvenserna.

## Satsningar ska minska transporterens klimatpåverkan

Den redovisade inriktningen med att ta fram nya och fler styrmedel för att uppnå önskad samhällsutveckling mot minskade utsläpp och minskad klimatpåverkan är viktig för att få till ett förändrat resande- och transportbeteende. Parallellt med detta är det också viktigt att klimatsäkra infrastrukturen för att klara av extrema väderhändelser.

I inriktningsunderlaget konstateras att stora infrastrukturinvesteringar inte kommer att kunna bidra till minskad klimatpåverkan, dock antas styrmedel kunna ha positiva effekter. Vi har förståelse för att enskilda större objekt inte ändrar det totala transportbeteendet. Men med den skrivning som finns, kan det tolkas som att Trafikverket anser att infrastrukturen inte påverkar transporter i nämnvärd omfattning. Ansvar för att minska transporterens klimatpåverkan skulle därmed ligga på andra aktörer än Trafikverket. 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 transporterens klimatpåverkan.

Trafikverket uttrycker i inriktningsunderlaget en stor tilltro till teknikutvecklingens möjligheter. Det är viktigt att i infrastrukturplaneringen hålla en flexibilitet och skapa förutsättningar för att kunna möta förändrade transportbehov samt för att introducera ny teknik på marknaden. Den digitalisering och utveckling av ny teknik som pågår kommer att innebära nya möjligheter till effektivisering av transporter och till styrning av transportflöden. Implementering och utveckling av fordon och drivmedel i kombination med styrmedel kan vara en del i att uppnå ett mer hållbart transportsystem. Vi behöver en planering som kan möta denna utveckling. Men för att uppnå en genomgripande förändring är det inte tillräckligt då den teknik vi har idag också till stora delar är den teknik som kommer vara i bruk de närmaste decennierna. Implementeringen av ny teknik går för långsamt för att vi ska kunna förlita oss enbart på den för att uppnå nödvändiga förändringar. Vi ser stor potential i att arbeta med åtgärder för beteendeförändring, något som inte behandlas i någon större utsträckning i inriktningsunderlaget.

Åtgärder för beteendeförändring ligger till stora delar inom fyrstegsprincipens steg 1 och 2. Att genomföra åtgärder inom dessa steg anses också kunna minska eller senarelägga behovet av åtgärder i steg 3 och 4. Det bör vara angeläget att genomföra steg 1- och 2-åtgärder i så stor

utsträckning som möjligt för att på så sätt effektivisera användningen av utvecklingsmedel och säkerställa att de steg 3- och 4-åtgärder som genomförs verkligen behövs.

## **Tydliggör prioriteringen av godstransporter med sjöfart**

Vi 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 sådan överflyttning skulle få i ett helhetsperspektiv. En överflyttning av gods till sjöfart kommer ställa krav på landinfrastrukturen och sannolikt leda till nya behov av åtgärder. För att kunna prioritera dessa åtgärder i anslutning till hamnar är det viktigt att tydliggöra var satsning på sjöfart ska göras. Vi ser ett behov av en djupare analys av vilka hamnar som bör prioriteras samt ett utpekande av godsnoder och godsstråk för att kunna prioritera och genomföra åtgärder utifrån det.

## **Lägg vikt vid fördelningen av utvecklingsmedel**

Mot bakgrund av att medlen till utvecklingsåtgärder antas bli begränsade under kommande planperiod bör det läggas vikt vid fördelningen av medel mellan åtgärdstyper samt mellan nationella planen och de regionala planerna.

## **Regionala planer ska användas för regionala åtgärder**

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. Den tydliga fokuseringen i inriktningsunderlaget på steg 1 och 2 åtgärder samt på åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel kommer till stora delar falla på de regionala planerna att finansiera. Stora satsningar i nationella planen på utbyggnad av bland annat höghastighetsbanor och större kollektivtrafikutbyggnader kommer även 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.

## **Flytta medel från stadsmiljöavtalen till regionala planer**

Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget stadsmiljöavtalen som en möjlighet att åstadkomma åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel. Vi välkomnar den ambition om ett mer hållbart transportsystem som stadsmiljöavtalen får anses stå för, men ifrågasätter dessa som planeringsmetod. Förutom att stadsmiljöavtalen är kortsiktiga i den bemärkelsen att de kan anses som tillfälliga pengar förbigår de den regionala planeringen och följer inte fyrstegsprincipen då pengarna endast kunde användas till fysiska åtgärder. Medlen till stadsmiljöavtalen hade, och kan, istället i uppdrag och pengar tillföras de regionala planerna som öronmärkta medel till kollektivtrafik, gång och cykel i städer.

## **Öppna upp för steg 1- och 2-åtgärder i användningen av utvecklingsmedel**

Vi efterlyser ett tydligt ställningstagande att medel för utvecklingsåtgärder i såväl nationell plan som i de regionala planerna kan användas till åtgärder i fyrstegsprincipens två första steg samt till så kallade mobility management-åtgärder. Det finns stor potential i, och är nödvändigt, att arbeta för att påverka och förändra resandebeteenden och val av transportslag. Att arbeta med denna typ av åtgärder är ofta kostnadseffektiv och kan leda till minskat eller senarelagt behov av fysiska

åtgärder i infrastrukturen. Vi efterfrågar också ett tydligt uppdrag till Trafikverket om att aktivt arbeta med och bidra till att steg 1- och 2-åtgärder genomförs. I dagsläget lägger Trafikverket till stora delar ansvaret på att genomföra steg 1- och 2-åtgärder på andra aktörer, framförallt kommuner, regioner och privata, utan att ge möjlighet till att dessa helt eller delvis finansieras med medel från regionala planer eller nationella planen. Samtidigt efterfrågar Trafikverket allt oftare medfinansiering från andra aktörer vid genomförande av steg 3- och 4-åtgärder.

### **Utöka ramarna i de regionala planerna**

Vi efterlyser utökade medel till de regionala planerna. Anledningarna till detta är flera. För det första för att den typ av trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet som inriktningsunderlaget 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 anger Trafikverket i inriktningsunderlaget att den stora potentialen att arbeta med åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel samt steg 1- och 2-åtgärder finns i de större städerna. Vi vill påpeka att potential för denna typ av åtgärder finns även i små och medelstora städer och att dessa inte är att förringa. Eftersom denna typ av åtgärder ofta ligger inom de delar av infrastrukturen som kan finansieras eller medfinansieras med medel från de regionala planerna bör medel till denna typ av åtgärder också tillföras länsplanerna. För det tredje kommer stora satsningar på höghastighetsbanor och större utbyggnader i kollektivtrafiken i bland annat Stockholms län få effekter och skapa behov av åtgärder i omgivande infrastruktur. Dessa åtgärder kommer 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 påverka medlen för utvecklingsåtgärder alldeles oavsett, vilket är viktigt att ta hänsyn till vid tilldelning av medel till de regionala planerna.

### **Åtgärder i gällande plan ska slutföras**

I inriktningsunderlaget anges att åtgärder i nu gällande plan ska anses vara ”låsta”. 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.

### **Sverigeförhandlingens effekter måste beaktas**

I planeringen av de nya höghastighetsbanorna och större satsningar på kollektivtrafikutbyggnad, samt i valet av finansieringslösning för dessa, måste effekter i omgivande system och bortom planperioden beaktas.

## **MÅLARDALSRADET**

Torbjörn Rosdahl (M)  
Ordförande

Maria Nimvik Stern  
Generalsekreterare