

Yttrande över Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (N2015/4305/TIF)

Region Östergötland har getts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående Inriktningsunderlag. Regionen har fått uppskov med att lämna svar till den 4 mars 2016. Regionen lämnar här med följande yttrande samtidigt som vi också ställer oss bakom yttrande från Mälardalsrådet.

Sammanfattning

- Regionen vill se en tydligare inriktning som styr mot de nationella transport- och klimatmålen.
- Åtgärda eftersatt drift- och underhåll och vidta åtgärder för att vidmakthålla infrastrukturen för att få full effekt av nyinvesteringar.
- Peka ut ett tydligt godsnät med strategiska godsnoder och hamnar.
- Ökade ekonomiska ramat till de regionala planerna behövs för att hantera och möta upp efterfrågan på hållbara persontransporter (gång, cykel och kollektivtrafik) i såväl storstad som på landsbygd som leder mot de nationella transport- och klimatmålen.
- Ge Trafikverket ett tydligt uppdrag att arbeta med de två första stegen enligt den så kallade Fyrstegsprincipen.
- Långt gångna projekt, men inte helt finansierade, i nuvarande plan, ska genomföras.

Målstyrning eller prognosstyrning

Planeringen av infrastrukturen behöver svara upp mot målen om minskad klimatpåverkan samt bidra till ett ökat bostadsbyggande samt de övriga behov som behövs för människors resor och för näringslivets behov och utveckling. Regionen ställer sig bakom behoven om ökade medelanslag för drift- och underhåll samt vidmakthållande, men saknar tydliga redogörelser för hur dessa satsningar bidrar till att nå internationella, nationella och lokala mål år 2030 respektive 2050. Om satsningar i infrastrukturen helt utgår från aktuella prognoser och trender - vilken effekt får detta på möjligheterna att nå de nationella transport- och klimatmålen.

I inriktningsunderlaget går att läsa att 250 000 bostäder behöver byggas fram till år 2020. Nu talas det om att det behövs byggas 700 000 nya bostäder till år 2025, ett nytt miljonprogram. Samtidigt framgår av inriktningsunderlaget att år 2050 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. I och med Parisavtalet i december 2015 behöver detta mål snarare uppnås redan år 2030.

Regionen utgår från att en större del av de nya bostäderna med all sannolikhet kommer att byggas i städer och regioner med positiv befolkningsutveckling och längs större infrastrukturstråk. En ökad migration, vilket vi ser idag, kan också innebära att det kom-

Ledningsstaben, Samhällbyggnadsenheten
Stefan Dahlskog

2016-03-03

Dnr: TSN-2015-287

mer att bli ett ökat tryck på att bygga bostäder även utanför storstäder och tillväxtregioner. Hur denna ökning av bostäder ska tillgänglighetsförsörjas, försörjas med varor och hur näringslivets transporter i stort, på ett klimatneutralt sätt ska fungera om inte det tillkommer nyinvesteringar i infrastrukturen som möjliggör en sådan utveckling.

Ett långsiktigt hållbart transportsystem

En stor utmaning är att minska transportsektorns utsläpp och klimatpåverkan för att nå de internationella och nationella klimatmålen. Ett viktigt verktyg är hållbara gods- och persontransporter. Ett annat verktyg är att så många som möjligt av personresorna görs på ett miljövänligt transportsätt, dvs med gång och cykel eller kollektivtrafik. Enligt Trafikverket kan vi inte med enbart byggande av ny infrastruktur uppnå klimatmålen utan det måste till effektiva styrmedel som gör att fordonsflotten blir fossilfri så snart som möjligt. Att vi uppnår klimatmålen med styrmedel och energieffektivare fordon innebär inte att bilanvändandet kommer att minska enligt Trafikverket. Utan fortsatt urbanisering och koncentration till de större städerna kommer innebära ökad trängsel om inga åtgärder vidtas.

Det behövs därför satsningar på framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik samt gång och cykel för att stärka dessa transportslags konkurrenskraft gentemot bilen. Detta innebär till stor del att arbetet med steg 1 och steg 2 åtgärder enligt den så kallade fyrstegsprincipen. Många av dessa åtgärder faller inom ramen för de regionala planerna samt inom kommunernas ansvarsområde. Den regionala kollektivtrafiken ligger också inom regionernas ansvarsområde. För att klara av satsningar inom dessa områden kommer det behövas att de regionala planernas ekonomiska ramar utökas. Inom detta område borde också Trafikverket få ett tydligt uppdrag att arbeta med fyrstegsprincipens båda första steg och att medel för detta avsätts i den nationella planen.

En tillförlitlig infrastruktur är en förutsättning

Behovet av att åtgärda eftersatta drift- och underhållsåtgärder är en förutsättning för att skapa en tillförlitlig och robust infrastruktur. Ett återupprättande tillsammans med trimningar av befintliga anläggningar är också nödvändigt för att få full effekt av de planerade nyinvesteringarna. Framförallt järnvägen lider av brist på förtroende hos medborgarna och näringsliv på grund av otaliga brister i transportsystemet. Regionen delar Trafikverkets bedömning att eftersläpande underhåll bör åtgärdas under den kommande 12års-perioden.

Godstransporter

Den förväntade godsmängden förväntas öka i takt med befolknings- och sysselsättningsutvecklingen. Trafikverket menar att sjötransporter skulle kunna ta en allt större andel av godstransporterna. En sådan utveckling kommer att ställa krav på den anslutande landinfrastrukturen och åtgärder i hamnarna för att klar fler och tyngre transporter. Regionen efterlyser ett utpekande av vilka de strategiska hamnarna och övriga godsnoder är för att kunna göra riktiga prioriteringar.

Fördelning av utvecklingsmedel

För att behålla statusen och klara av att återställa landets infrastruktur till dess ursprungliga funktion och robusthet bör fördelningen mellan åtgärdstyper samt mellan nationell och de regionala planerna ses över. Enligt inriktningsunderlaget framgår det att genom politiska styrmedel samt genom åtgärder på lokal- och regional nivå kan man skapa goda effekter för kapacitet, robusthet och hållbarhet. Detta gäller även åtgärder för att uppnå störst nytta för att möta klimat- och miljömål och påverka resande- och

Ledningsstaben, Samhällbyggnadsenheten
Stefan Dahlskog

2016-03-03

Dnr: TSN-2015-287

transportval. De typer av trimningsåtgärder och mindre åtgärder som föreslås prioriteras ligger till stora delar inom den infrastruktur som finansieras eller kan medfinansieras via de regionala planerna. Regionen välkomnar ett ökat fokus på den här typen av åtgärder. En stor del av det dagliga regionala arbetet handlar om att skapa och investera i förbättrade förutsättningar för kollektivtrafikresande. Vidare ser Regionen gärna att de nu anslagna medlen för stadsmiljöavtalen i stället tillförs de regionala planerna som därmed skulle kunna få utökade ramar och på så sätt kunna arbeta mer långsiktigt och strategiskt med att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken.

Det finns också ett behov av att viktiga nyinvesteringar genomförs för att klara den förväntade kapacitetsbristen på vissa håll i landet. Det är därför viktigt att de större objekten som finns med i nuvarande nationell plan, men inte är fullt finansierade, genomförs. Kommuner och regioner har lagt ned mycket planeringsarbete utifrån dessa förutsättningar. För Östergötlands del handlar det om Ostlänken, Dubbelspåret Motala-Hallsberg, E22 förbi Söderköping samt ny väg- och järnvägsanslutning till Norrköpings hamn.

Höghastighetsbanor på järnväg

Det pågående arbetet med höghastighetsbanor på järnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö skapar, när de genomförs, helt nya förutsättningar för den fysiska planeringen lång tid framöver. Vi delar Trafikverkets uppfattning att finansieringen för dessa bör vara utanför angivna ramar för utvecklingsinvesteringar. Det är också viktigt att skapa möjlighet för de nya snabbtågen att fortsätta genom Stockholm och vidare mot Arlanda och Uppsala. Genomförande av höghastighetsbanorna kommer att ställa krav på anslutande infrastruktur till de blivande stationerna på höghastighetsbanan för att skapa bra tillgänglighet från omgivande regioner.

Region Östergötland
2016-03-03



Göran Gunnarsson
Ordförande
Trafik- och samhällsplaneringsnämnden



Andreas Capilla
Regionutvecklingsdirektör