

Yttrande över trafikverkets inriktningsunderlag inför en ny infrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Bakgrund

Trafikverket har på regeringens uppdrag tagit fram ett inriktningsunderlag inför arbetet med propositionen om en ny infrastrukturplanering för perioden 2018-2029. Regeringen anger att det trafikpolitiska målet ska ligga fast men man vill genom inriktningsunderlaget få en aktuell bedömning av hur detta övergripande mål kan uppnås med beaktande av gjorda prognoser och med de förutsättningar som gäller framöver för samhällsutvecklingen.

Regionförbundet Sörmland har i likhet med övriga regionalt ansvariga för infrastrukturplaneringen fått möjlighet att, till regeringen, inkomma med synpunkter på inriktningsunderlaget. Yttrandet ska avlämnas senast den 29 februari 2016 och har beretts av regionstyrelsens beredning för infrastruktur- och transportfrågor.

Sammanfattning

För Sörmland och övriga län i Östra Mellansverige är transporttillgängligheten av avgörande betydelse för att stärka attraktiviteten och konkurrenskraften i Sörmland som en del av Sveriges största tillväxtregion. Regionförbundet Sörmland anser därför att en hållbar samhällsutveckling förutsätter att infrastrukturplaneringen blir en del av samhällsplaneringen.

Det råder mycket stora behov av både kapacitetsförstärkningar och upprustningsåtgärder på järnvägarna genom länet mot Stockholm och från länsgränsen in till Stockholms central. Tidsmässigt behöver insatserna på västra stambanan bli klara först. Planeringen av Ostlänken har i första hand utgått från att skapa förutsättningar för en robust regional tågtrafik i hela regionen och inte vara en del i ett framtida höghastighetsnät. Av den anledningen är det viktigt att utrymmet i nationell plan för Ostlänken fortsatt ligger kvar.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget lagt stort fokus på järnvägen på bekostnad av befintlig och ny väginfrastruktur. Sörmland har funktionellt viktiga vägar. Utöver E



20 och E 4 gäller det riksvägarna 55, 52, 57, 56 och 53. För Sörmland och Östra Mellansverige är det viktigt med en fortsatt satsning på vägarna. Det bör särskilt poängteras att riksväg 55 har stor strategisk betydelse regionalt och storregionalt som en kommande förbifart till Stockholm.

I Sörmland finns Oxelösunds hamn, som har bra förutsättningar att utvecklas och bidra till godsförsörjningen i Stockholmsregionen. I regionen finns Stockholm Skavsta flygplats, som utgör en bra grund för utvecklingen av landets flygplatsstruktur, bl a genom samordning med Arlanda.

Transportsektorn har stor påverkan på klimatet. Sannolikt kommer inte transportarbetet att minska. Vid användningen av traditionella styrmedel är det viktigt att inte minska eller fördyra transportarbetet bara med hänvisning till negativ miljöpåverkan. Som komplement behöver andra initiativ också tas, gärna i samarbete med andra myndigheter, vilka gynnar en snabb övergång till fossilfria drivmedel och som därmed gynnar en regional utveckling.

Regionförbundet Sörmland förordar en utökning av ramen i kommande planeringsperiod. Erfarenheten visar dessutom att regionala åtgärder är både snabbare och effektivare än många åtgärder i den nationella planen. Därför bör en större andel av den totala ramen avsättas till den regionala planen. Fördelningen av medel i den regionala planen måste fortsatt stödja och bidra till en positiv utveckling i länet och inom en funktionell arbetsmarknadsregion som Östra Mellansverige inklusive Stockholmsregionen.

Allmänna synpunkter

Sysselsättningen i länet bedöms öka men ökningen drivs främst av arbetsmarknaden i Stockholms län. Störst tillväxt kommer över tid sannolikt att ske i tjänstesektorn. Pendlingen mellan länet och Stockholmsregionen kommer att fortsätta att öka i båda riktningarna och kommer också att öka mot andra närliggande arbetsmarknadsregioner. Mellankommunal pendling på kortare avstånd bedöms också öka under perioden. För Sörmland och övriga län i Östra Mellansverige är transporttillgängligheten av avgörande betydelse för att stärka attraktiviteten och den internationella konkurrenskraften i Sveriges största tillväxtregion.

Det finns högst sannolikt en mycket stark koppling mellan utvecklingen av persontransportarbetet och den ekonomiska tillväxten i både länet, regionen och nationen. Ingenting tyder idag på att utvecklingen kommer att avta. Detta förutsätter dock att både väg- och järnvägsinfrastrukturen klarar av att tillgodose framtida efterfrågat kapacitetsbehov. Transportsystemet måste därför utvecklas i samklang med samhället och identifierade urbaniseringstrender.

Regionförbundet Sörmland ser mycket positivt på att den nya inriktningen av infrastrukturplaneringen vilken innebär en helhetsyn på samhällsutvecklingen och inte enbart ser till transportsystemens förutsättningar. En hållbar samhällsutveckling förutsätter att infrastrukturplaneringen blir en del av samhällsplaneringen på såväl statlig som regional och lokal nivå. Det visar bl a den statliga utredningen om en ny regional planering, SOU 2015/59. I utredningen föreslås en nationell strategi för fysisk planering där frågor kan lyftas som är av ett tydligt strategiskt värde och en viljeinriktning mot en långsiktig hållbarhet kan förankras. Innan en sådan nationell strategi är på plats är det av största vikt att nationella mål och strategier för infrastrukturen är i samklang med nationella mål för andra planeringar som hanteras i samhällsplaneringsprocessen. I arbetet med den regionala infrastrukturplanen kommer Regionförbundet Sörmland att ha fokus på alla aspekter av regionförstoring och behov av integrering av bostäder, arbete och samhällsservice för att skapa förutsättningar för en långsiktig och hållbar samhällsutveckling.

För att infrastrukturen, både vägar och järnvägar, i länet ska klara den fortsatta starka tillväxten som ett ökande transportbehov ställer, finns under kommande planperiod ett stort behov av att snarast möjligt vidta åtgärder för att säkerställa robusthet och tillgänglighet på i första hand de viktigaste stråkensåsom Västra Stambanan och riksväg 55. Stora behov av kapacitetsförstärkningar och åtgärdande av trånga sektorer i stråken genom länet mot Stockholm, i Stockholm, samt mot närliggande arbetsmarknadsregioner finns främst inom järnvägsinfrastrukturen. Vidare finns ett stort behov av förändringar av nuvarande administrativa rutiner för kapacitetstilldelning och värdering av samhällsköpt trafik av olika slag.

Regionförbundet Sörmland vill därför kraftigt understryka att utbyggnaden av Ostlänken är en helt nödvändig kapacitetsförstärkning för att säkerställa en långsiktig hållbar utveckling av Sveriges viktigaste tillväxtregion. Den förvirring som uppstått i och med Sverigeförhandlingens långa rad av utspel är mycket besvärande. Hela det planerings- och förberedelsearbete som kommunerna och regionerna utmed Ostlänken genomfört under många år har utgått från att satsningen på den nya banan ska skapa bättre förutsättningar för en robust regional tågtrafik. Utgångspunkten för oss har också varit att Ostlänken ska åstadkomma en påtaglig avlastning av västra och södra stambanan där kapacitetsbristen idag är mycket stor. Av dessa anledningar är det av yttersta vikt att reserverade medel för Ostlänken i nuvarande nationell plan kvarstår i kommande plan. Med hänsyn till den beräknade byggtiden för Ostlänken är det dock viktigt att resurser för upprustning av befintliga stambanor i länet avsätts i närtid och i tillräcklig omfattning.

I den nyligen presenterade "Järnvägsutredningen", SOU 2015:110, konstateras att persontransportarbetet i den regionala trafiken ökat stadigt, totalt med nästan 200 procent sedan 1990. Under samma period har transportarbetet för fjärtrafiken ökat med endast 34 procent. Sedan 2008 har fjärtrafiken stagnerat, medan transportarbetet med den regionala trafiken fortsatt att öka. Det historiska

förhållandet talar mycket för att regionaltrafik på järnväg är en viktig förutsättning för regional och storregional tillväxt. Kapaciteten i järnvägsinfrastrukturen måste därför kunna tillåta såväl regional- och fjärrpersontrafik som godstrafik.

Vi är från Regionförbundet Sörmlands sida väl medvetna om att det ekonomiska utrymmet för anslagsökningar under kommande planperiod är begränsat. En utmaning blir därför att satsa tillgängliga medel på, ett för samhällsutvecklingen, så långsiktigt gynnsamt och effektivt sätt som möjligt. En väg är att pröva förändrade och nya angreppssätt avseende metoder, tekniker och modeller för investeringar och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur, allt i syfte att öka utväxlingen på anslagna medel, som ett starkt alternativ till att sätta stor tilltro till att teknikutveckling löser uppkomna problem. Ett viktigt verktyg för detta är åtgärdsvalsstudier enligt fyrstegsprincipen. I dag är den regionala kapaciteten hos Trafikverket för att genomföra åtgärdsvalsstudier en trång sektor. Kapaciteten hos Trafikverket behöver ökas för genomförande och främst behovet av ett ökat stöd inom steg ett- och tvååtgärder. Trafikverket behöver ett tydligt uppdrag och klart avdelade medel för att stödja och samverka med både regioner och kommuner i den löpande utvecklingen och anpassningen av transportsystemet.

I inriktningsunderlaget vill Trafikverket utöka användningen av befintliga och nya styrmedel i form av avgifter mm för att möjliggöra ett bättre utnyttjande och underhåll av befintlig landinfrastruktur. Styrmedlen får inte utformas och användas på ett sådant sätt att det påverkar samhällsutvecklingen på ett negativt sätt. Regionförbundet Sörmland efterlyser också att andra och nya verktyg används för att stödja och påskynda önskvärda förändringar till exempel genom att stödja en minskning av transportsektorns miljöbelastning och även medverka till den regionala utvecklingen. Detta kan ske genom ett utökat samarbete på olika områden mellan Trafikverket och andra statliga och regionala organ vilka verkar inom direkt berörda och närliggande områden samt att pröva nya metoder tekniker och modeller.

Kommentarer per infrastrukturslag

Väg

Trafikverket har i inriktningsunderlaget lagt mycket fokus på järnvägen vilket sker på bekostnad av befintlig och ny väginfrastruktur i länet och även andra transportslag. Risken finns att motsvarande situation med brister i tillgänglighet och robusthet som idag finns på järnvägen även uppstår på vissa äldre sträckor av de statliga vägarna i länet. Denna risk bedöms som hög under kommande planperiod. Två Europavägar går genom länet, E 4 samt E 20. E 4 söder om Nyköping till länsgränsen anlades på 1980-90 talet och är i förhållandevis gott skick. Vissa sträckor på E4 genom och norr om Nyköping mot länsgränsen anlades under 1960-talet och övriga delar under 1970 – 80 talet. Sträckorna från 60- och 70-talen börjar nu uppvisa tecken på utmattning och behovet av större åtgärder ökar därmed. E 20 genom länet byggdes på 1990-2000-talet och är i förhållandevis gott skick.

Sörmland har många funktionellt viktiga regionala stråk med betydelse för arbetspendling och näringslivets transporter. Det gäller främst riksväg 55 men även väg 57, 52, 56 och 53. För Sörmland är det viktigt att det fortsättningsvis finns utrymme för satsningar på länsvägarna. Idag finns stora behov av åtgärder inom så väl drift- och underhåll som ombyggnadsåtgärder. Det är åtgärder som är viktiga för att de regionala stråken ska få en förbättrad tillgänglighet och framkomlighet samt bidra till lokal och regional utveckling inte minst med tanke på hur en kommande regionreform förändrar nuvarande förutsättningar.

Det är också viktigt att de olika infrastrukturlagen inte försvårar för varandra i de punkter där de möts. Ett sådant exempel är Hjulstabron där riksväg 55 och farleden in mot västra Mälaren skär varandra.

Järnväg

Robustheten i befintlig järnvägsinfrastruktur har succesivt minskat över tid vilket bland annat lett fram till att resenärernas förtroende för järnvägen börjar avta. Åtgärder behövs snarast för att återställa systemets tillförlitlighet och därigenom åter bygga upp resenärernas förtroende. Strategin i inriktningsunderlaget att acceptera och vidmaktålla nuvarande störningsnivå bedöms inte som en tillräckligt offensiv satsning för planperioden. Effektiva och utvecklade åtgärder måste snarast sättas in för att minska och på olika sätt positivt påverka nuvarande störningsnivå.

Vidare måste faktisk byggstart av redan beslutad och nödvändig ny kapacitet inom järnvägsinfrastrukturen, Ostlänken, sättas igång snarast möjligt. Utformningen av den nya Ostlänken måste tillåta att både regional- och fjärtrafik bedrivs parallellt och på de tider när resandemönstret efterfrågar transporterna och inte på bekostnad av varandra. I väntan på att ny kapacitet färdigställs behövs omedelbara åtgärder både på Västra stambanan och Svealandsbanan. När ny kapacitet tas i bruk frigörs kapacitet som primärt måste användas för välbehövligt underhåll och därefter som ett stöd för ett framtida utnyttjande av befintlig järnvägsinfrastruktur. Ytterligare ett angeläget projekt är att öka kapaciteten mellan Eskilstuna och Västerås för att på så sätt minska restiderna mellan städerna.

Kapaciteten i järnvägsinfrastrukturen är ansträngd i de delar där olika banor löper samman mot Stockholm. Förhållandet leder till begränsningar i vilken regional- och fjärtrafik som är möjlig att genomföra i peaktider främst på vardagar. Det är därför angeläget att snarast identifiera och prioritera snabba och kostnadseffektiva åtgärder för att komma till rätta med dessa trånga sektorer. Förutom rena kapacitetsökningsåtgärder i anläggningen finns stora behov av längre tider för tågtilldelning än nuvarande ettårsperioder för att skapa goda villkor för en robust regionaltrafik. Vidare behöver Trafikverkets samhällsnyttovärdering av enskilda tåg och tågslag ses över för att på ett bättre sätt än i dag avspegla den verkliga samhällsnyttan och utvecklingen på kollektivtrafikområdet.

Sjöfart

Ett alternativ för avlastning till den i dag hårt ansträngda järnvägsinfrastrukturen är att transportera gods till och från Stockholmsregionen på båt. I Sörmland finns en hamn, Oxelösund, som i dag har bra kopplingar till landinfrastrukturen. Hamnen har bra förutsättningar för att utvecklas som en av några befintliga hamnar med goda kopplingar till Stockholmsregionen.

En viktig förutsättning för att kunna avlasta den ansträngda järnvägsinfrastrukturen och utveckla hamnarna är att de avgifter som staten tar ut från respektive transportslag samordnas utifrån ett helhetsperspektiv för att därigenom skapa likvärdiga förutsättningar och inbördes neutrala villkor mellan de olika transportslagen.

Flyg

Kopplingen mellan de tre stora arbetsmarknadsregionerna i landet och andra regioner sker till viss del med både inrikes och utrikes flygtrafik. Miljöbelastningen från trafikslaget är i dagsläget stor men bedöms i framtiden avsevärt kunna minskas. Som exempel kan nämnas att en nordisk flygplats redan i dag erbjuder flygbränsle vilket inte har fossilt ursprung för löpande användning i reguljära flygningar.

Flygtrafiken fungerar i dag förhållandevis bra men behov finns av att utveckla flyginfrastrukturen och därmed åstadkomma redundans. I regionen finns en flygplats, Stockholm Skavsta, som utgör en bra grund för att vidareutveckla och bidra till landets utveckling genom en strukturerad samordning med Arlanda. Dock måste åtgärder snarast vidtas för att skapa gemensamma tekniska och administrativa konkurrensneutrala förutsättningar för trafikledning av nationellt luftrum fram till själva landningsbanan på de olika flygplatserna i regionen och nationen. Den samhällsekonomiska nyttan av att inte utnyttja och utveckla ett redan väl fungerande transportslag som alternativ till kostsamma investeringar i ny järnvägsinfrastruktur av typ höghastighetståg, för att koppla samman storstadsregionerna i landet, måste närmare och i detalj utredas.

Kollektivtrafik

Förutsatt att järnvägsinfrastrukturens robusthet och tillförlitlighet måste återskapas samt att kapacitetshöjande åtgärder vidtas behövs nödvändiga förutsättningar för att öka andelen kollektivtrafik både mellan närliggande arbetsmarknadsregioner och i mellankommunal pendling på kortare avstånd.

Sörmland är i vissa stycken ett utpräglat landsortslän där det inte bedöms vara samhällsekonomiskt lönsamt att bedriva reguljär kollektivtrafik. Av denna anledning behövs andra lösningar för att tillgodose transportbehovet på ett så effektivt och rationellt sätt som möjligt. Åtgärder kan vara att utveckla nya typer av kollektivtrafik, t ex ytterligare utveckling av anropsstyrd trafik, enhetligt biljettsystem samt enhetlig utformning av resecentrum som utifrån ett för resenärens perspektiv och de omgivande förutsättningarna så enkelt som möjligt stödjer och premierar övergång mellan olika privata färdmedel och kollektivtrafiksystemet.

Gång- och cykel

Satsningar på gång- och cykelåtgärder i länet, både i form av nyinvesteringar, trimnings- och mindre åtgärder för vidmakthållande, behöver en tydligare inriktas mot små och medelstora städer i Sörmland för att stödja och främja vardagsanvändningen samt underlätta kopplingen mot kollektivtrafiksystemet. Åtgärder behövs också för att på identifierade platser höja säkerheten för fotgängare och cyklister men också för att minska och förebygga riskerna för skador mellan fotgängare och cyklister samt utformningen av gång- och cykelbanor.

Klimatpåverkan

Ett viktigt uttalat mål i inriktningsplaneringen är att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Sannolikt kommer inte transportarbetet att minska avsevärt under kommande planperiod. Det är därför viktigt att inte använda traditionella styrmedel på ett sådant sätt att de minskar eller fördyrar transportarbetet endast med hänvisning till negativ miljöpåverkan. Som komplement behöver andra initiativ tas, gärna i samarbete med andra myndigheter, vilka gynnar en snabb övergång till fossilfria drivmedel.

Regionen gynnas om regional produktion av råvaror och system för framställning av förnyelsebara drivmedel etableras. Regionalt producerade förnyelsebara drivmedel bedöms ha starka positiva effekter på utveckling av gröna näringar och därmed bidra till att skapa nya arbetstillfällen inom nya näringar. Med utgångspunkt från olika förnyelsebara drivmedels sammantagna påverkan, både på miljönytta och regional samhällsutveckling, bör de drivmedel gynnas vilka bedöms ge bäst total utväxling över tid.

Ramar och fördelning av medel

Trafikverket anger i inriktningsunderlaget tre olika nivåer för tilldelning av medel i planeringsramarna. Regionförbundet Sörmland förutsätter att regeringen vid bedömningen av vilket utrymme som är tillgängligt, tar hänsyn till de dynamiska effekter för sysselsättning och ekonomisk utveckling som satsningar på infrastrukturen leder till. Regionförbundet Sörmland förordar därför en utökning av den ekonomiska ramen för den kommande planeringsperioden. Vi har vidare konstaterat att de insatser som genomförts inom ramen för den regionala planen är både snabbare och effektivare än många åtgärder i nationell plan.

För att förstärka kommunala och regionala effekter är bedömningen att satsningar i länsplan också bör samordnas med nuvarande stadsmiljöavtal. Den starka knytning som Trafikverket i dag har till väghållaransvaret vid fördelning av statliga medfinansieringsmedel behöver luckras upp. Nuvarande förhållande leder till att åtgärder med stor lokal samhällsekonomisk nytta inte blir genomförda i punkter där olika väghållaransvar möts. Med utgångspunkt från dessa båda åtgärder blir genomförandet tydligare kopplat till olika satsningar och möjligheterna till

medfinansiering ökar. Ett sätt att använda de statliga resurserna är därför att inom den totala ramen öka tilldelningen till de regionala infrastrukturplanerna.

Fördelningen av medel till den regionala planen måste naturligtvis stödja och effektivt bidra till en fortsatt positiv utveckling i länet men man bör även se till totala effekter inom en funktionell arbetsmarknadsregion som t ex Östra Mellansverige inklusive Stockholmsregionen. Många av de synpunkter som förts fram utgår från preliminära resultatet av det storregionala samarbetsprojektet ”En bättre sats”. Parterna i detta projekt kommer inför arbetet med åtgärdsplanerna att separat presentera en gemensam systemanalys.

REGIONFÖRBUNDET SÖRMLAND
Regionstyrelsen

Viking Jonsson
ordförande

Göran Norberg
förbundsdirektör