

Näringsdepartementet

Yttrande över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Stockholms läns landsting har beretts möjlighet att yttra sig över inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029 (N2015/4305/TIF).

Stockholms läns landsting instämmer i att transportsystemet ska vara robust, tillförlitligt, säkert och fungera för alla. På ett övergripande plan anser Stockholms läns landsting att staten bör ta ett mer samlat grepp om transportinfrastrukturens betydelse, för klimat och miljö samt dess strukturerande verkan. För att utveckla ett effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem har Trafikverket identifierat ett antal övergripande utmaningar och vilka insatser som krävs för att möta dem. Stockholms läns landsting delar Trafikverkets bedömning att vi står inför dessa utmaningar och att insatserna är relevanta.

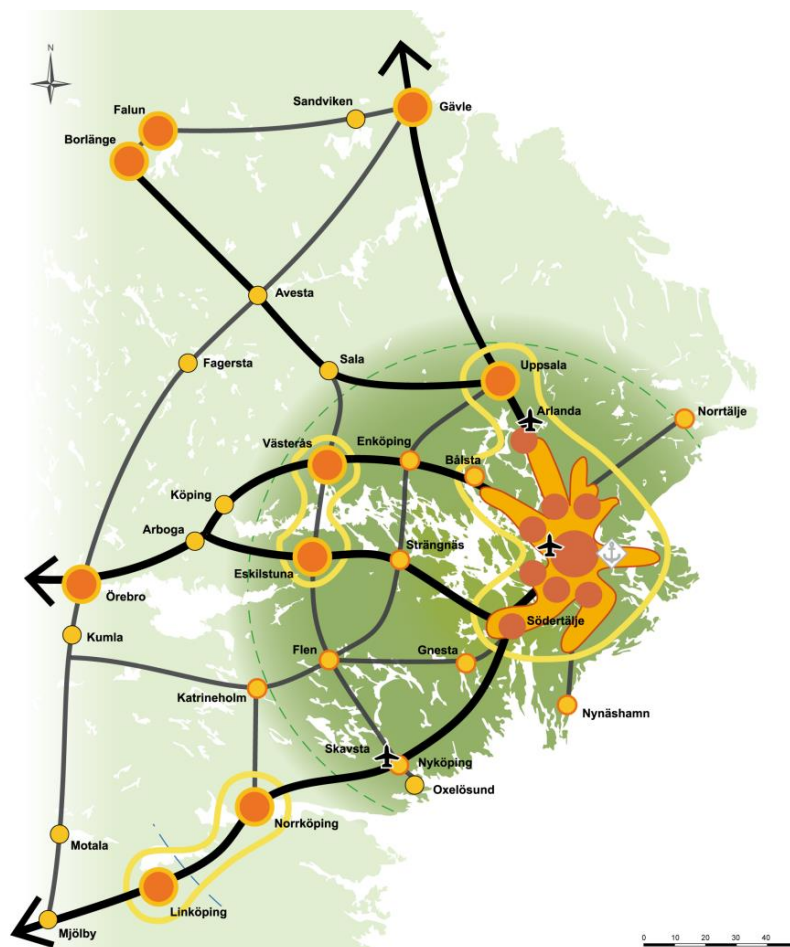
Stockholmsregionen

Stockholms läns landsting vill betona att inriktningsunderlag utöver det nationella transportinfrastruktursystemet behöver stödja utvecklingen av såväl regionala som lokala transportinfrastruktursystem. För att den nationella transportinfrastrukturen ska kunna stödja regionens bostads- och arbetsmarknad samt näringslivets behov behöver den vara väl sammanlänkad med de regionala och lokala transportsystemen. Stockholms läns landsting stödjer också en inriktning som ger en ökad fokusering på åtgärder i tätorter för att underlätta för kollektivtrafik, gång och cykel och som kan minska efterfrågan på biltransporter.

Redovisningen av brister i transportsystemets funktion har geografiskt delats in i tre delar; norra Sverige, mellersta Sverige och södra Sverige. Stockholmsregionen räknas till mellersta Sverige och inriktningsunderlaget anger att förutsättningarna och bristerna gällande transportsystemets funktion skiljer sig markant åt i denna landsdel. Storstadsregionen karaktäriseras av tydliga kapacitetsbrister i systemet medan mer perifera

delar av området ansluter till problembilden för norra Sverige. Stockholms läns landsting anser att inriktningsunderlaget skulle vinna på att lyfta ut förutsättningarna för storstadsregionerna, så som Mälardalsregionen, och redovisa dessa bredvid förutsättningarna för övriga delar av Sverige. På så vis tydliggörs storstadsregionernas speciella förutsättningar och behov.

I arbetet med RUFSS 2010 tog länen i östra Mellansverige (ÖMS) fram en gemensam målbild i form av en rumslig framtidsbild år 2050. Målbilden är tänkt att underlätta en gemensam diskussion om hur marknaderna för arbete, boende, utbildning och företagande kan länkas samman. I det pågående arbetet med en ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFSS 2050, fortsätter dialogen kring arbetet med att utveckla en gemensam syn på den övergripande storregionala rumsliga strukturen. Stockholms läns landsting anser att den gemensamma målbilden för ÖMS bör ligga till grund för Trafikverkets transportinfrastrukturplanering i östra Mellansverige.



Målbild 2050. Utblick östra Mellansverige. Källa: RUFSS 2010

Höghastighetståg

Stockholms läns landsting anser att höghastighetstågen ska ses i ett systemperspektiv. Dels är det i ett sådant perspektiv av betydelse att dessa tåg går till Arlanda och inte slutar vid Stockholms centralstation. Med höghastighetståg till Arlanda skapas ett tillräckligt stort resandeunderlag för att möjliggöra för Arlanda att konkurrera med andra Europeiska storflygplatser, vad gäller antalet direktflyg ut i världen.

Den nedkortade restiden mellan Stockholm och Göteborg är positiv. Det ger tåget en reell chans att konkurrera med flyget på sträckorna Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö samt att det binder samman flera stora tillväxt- och universitetsregioner som ligger däremellan. Det är viktigt att analysera vad som händer i järnvägsnätet och även vägnätet längs med hela sträckan. Höghastighetsjärnvägen skulle kunna ersätta flyget på de flesta sträckorna inom området. Med en höghastighetjärnväg till Arlanda blir det också påtagligt att det finns ett behov av en flygplatsstrategi.

Med tanke på att kostnaderna för höghastighetstågen beräknas öka jämfört med tidigare bedömningar vill Stockholms läns landsting betona vikten av att det i infrastrukturplaneringen finns utrymme för nödvändiga och omfattande satsningar på den regionala transportinfrastrukturen. Den kraftiga tillväxten i Stockholmsregionen kräver att en satsning på höghastighetståg inte tränger undan dessa behov.

Miljö och sociala frågor

Trafik- och infrastrukturpolitiken bör inriktas på att minska transportbehovet. Det kan exempelvis göras genom att trafik- och infrastrukturpolitiken tätare kopplas samman med bostadspolitik. Bostädernas lokalisering i förhållande till arbetsplatser, centrum och i förhållande till kollektiva färdmedel har stor påverkan på transportefterfrågan. Stockholms läns landsting föreslår att inriktningsunderlaget ännu tydligare beskriver behovet och nyttan av att samplanera bostäder, arbete, transport och samhällsservice.

När det gäller miljömål påverkar infrastrukturen såväl lokala miljöproblem (utsläpp, vibrationer, buller, stadsmiljö, barriäreffekter) som globala miljöproblem (klimatfrågan). Vad gäller sociala mål har infrastrukturen en stark strukturerande påverkan samt ett symbolvärde i sig. Infrastruktur kan också användas i flera olika ekonomiska syften, som att skapa arbetstillfällen och stimulera ekonomin. Vi saknar en social konsekvensanalys.

Det är av yttersta vikt att transportpolitiken och transportinfrastrukturen på nationell nivå förhåller sig till de ambitiösa nationella klimatmål som

staten sätter upp inom andra politikerområden. Om inte detta görs finns risk för att det uppstår systemproblem för regionala och lokala aktörer. Miljöfrågorna och de nationella klimatmålen skulle därför med fördel kunna beskrivas mer ingående. Ett helhetsgrepp om de stora utmaningarna inom klimatområdet önskas. Det beskrivs att klimatförändringarna ökar riskerna för ras, översvämning, bortspolade vägar och skadade brokonstruktioner samt stormfällning som medför problem för elförsörjning och järnväg. Det är bland annat därför som det krävs samverkan mellan berörda parter i allt från planering i tidiga skeden till genomförande och daglig drift.

Underhåll

Att eftersläpande underhåll har sänkt robustheten i systemet är känt, framförallt på järnväg. Vad som inte är lika allmänt känt är att underhållsskulden på vägsidan är minst lika stor, då en stor del av Sveriges Europavägnät har nått sin tekniska livslängd. Detta är en fråga som måste hanteras för att den totala transportinfrastrukturbudgeten inte ska överskridas. Detta är speciellt viktigt då det både på väg och järnväg planeras för både längre och tyngre samt självkörande fordon. En möjlig avlastning av systemet kan vara en överflyttning till sjöfart, framförallt för gods (s 18). Den enskilt viktigaste uppgiften är dock att se till att det finns en aktuell och fungerade statuskontroll av anläggningarna som gör att de insatser som genomförs är rätt i tid, geografi och omfattning. För detta krävs ökad samverkan. Stockholms läns landsting deltar gärna i detta arbete tillsammans de trafikoperatörer som utför SL:s trafik. Tillsammans kan vi finna rätt tid för varje plats att genomföra nödvändiga åtgärder med minsta möjliga trafikala påverkan.

Avgifter och finansiering

Banavgifter på järnvägen styr effektivt trafik från järnväg till bil, speciellt för gods. Detta gäller särskilt om en del så kallade olönsamma banor tas bort. Ett avkortat industrispår kan exempelvis innebära att hela godstransporten flyttas från järnväg till lastbil, då det annars kommer att krävas fler omlastningar. Spåret fram till fabriken gör att godset kommer in i järnvägssystemet och aldrig hamnar på väg. Motsvarande gäller i passagerartrafiken. Det är viktigt att beakta att lokal spårtrafik försörjer stornätet med resenärer. Alternativet är att resenärerna annars belastar vägnätet. Det krävs väl underbyggda analyser av konsekvenser av avkortade spår.

En möjlig finansiering som bör lyftas är medfinansiering. Många exempel har visat att viljan bland företag att bidra är större än vad som hittills antagits från offentligt håll. Detta kan och bör utnyttjas. Frågan kan också

kopplas ihop med framtida kapacitetstilldelning. Medfinansiering bör även kunna diskuteras när det gäller underhåll och vidmakthållande.

Övriga kommentarer

Stockholms läns landsting anser att inriktningsunderlaget skulle vinna på att utveckla de delar som omfattar godstransporter, särskilt förutsättningarna för sjöfarten. Stockholms läns landsting anser att inriktningsunderlaget behöver stödja de infrastrukturåtgärder som kan vara nödvändiga för att stärka sjöfartens ställning i transportsystemet och möjliggöra en överflytt av lastbilstrafik till sjöfart.

Transportinfrastruktursatsningar erbjuder stor potential att påverka resande och transporter på flera plan. Vägtrafikarbetets utveckling riskerar att överskattas i de prognoser som görs i dag då det i modellerna ingår värderingar för vilka trafikslag som föredras. Dessa värderingar är baserade på hur det sett ut historiskt och de både kan och bör förändras om vi ska nå de miljömål som staten satt upp (s. 20). Prognoserna riskerar annars att bli självuppfyllande.

I inriktningsunderlaget identifieras ny teknik som en utmaning för transportsystemet att förhålla sig till. Stockholms läns landsting anser att det är angeläget att inriktningsunderlaget tydligare visar på vilket sätt ny teknik kan bidra till att nå klimatmålen och de transportpolitiska målen. Stockholms läns landsting efterfrågar bland annat en redovisning av potentialen med ny teknik relaterat till kostnader och måluppfyllelse för investeringsobjekt.

Kommentarer till avsnitt 3. Trafikanalys

En ökning av godstransportarbetet på väg och till sjöss med cirka 60 procent mellan år 2010 och 2030 bedömer vi som en osannolikt kraftig ökning.

Kommentarer till avsnitt 6.4 Effekter och måluppfyllelse

Funktionsmålet tillgänglighet – Kapacitet

För de olika alternativen beskrivs att styrmedel införs för att öka andelen fossilfria drivmedel och energieffektiviteten hos fordonen – här anser Stockholms läns landsting att Trafikverket med fördel även bör lyfta vikten av att öka kollektivtrafikandelen.

Under hänsynsmålet miljö och hälsa avseende inriktning Beslutad politik alternativ 1 står på sidan 67 andra stycket:

”Trafikens negativa påverkan på luftkvalitet minskar, men innebär att miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål Frisk luft är svåra att nå.”

Skrivningen är motsägelsefull. Det är nog följande som menas: "Trafikens negativa påverkan på luftkvalitet minskar, men den kraftiga ökningen av vägtrafik innebär ändå totalt sett att miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål Frisk luft är svåra att nå."

Vidare på sidan 68, första stycket står: "Bulleråtgärder innebär ett åtgärdande av höga nivåer, men samtidigt ökar antalet personer utsatta för trafikbuller till följd av inflyttning och ökad trafik."

Stockholms läns landsting ser gärna att Trafikverket förtydligar att bulleråtgärder i befintlig miljö avser såväl utomhus- som inomhusnivåer.

Kommentarer till avsnitt 7.7 Hur påverkas resursbehovet för vidmakthållande i de olika inriktningarna

I avsnittet står att det utreds om möjligheter att köra längre och tyngre tåg. Till det anser Stockholms läns landsting att det bör kopplas mål avseende buller och vibrationer (risk för stomljud och vibrationer – dvs. annan problematik än luftburet buller).

Kommentarer till avsnitt 7.8 Potential inom drift- och underhåll att motverka negativa klimat-, miljö- och hälsoeffekter

Det står att överflyttning från väg till järnväg kan innebära "att vissa typer av negativa effekter på järnväg ökar, såsom buller, vibrationer och djurolyckor." Stockholms läns landsting undrar hur förbättrat underhåll av järnväg och reinvesteringar rimmar med risk för ökade vibrationer och buller? Det skulle nog krävas en mycket stor överflyttning från väg för att de skulle ge negativa effekter men också kopplat till bristande underhåll och eftersatta bullerskyddsåtgärder. Vi föreslår därför att denna mening stryks. Vi saknar under detta avsnitt en beskrivning av Trafikverkets ambition om att utföra bullerskyddsåtgärder för perioden 2018-2029. Det står varken hur mycket medel som avsätts eller vilka målnivåer de kommer att tillämpa.