

## **Yttrande över remiss - Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037**

Region Sörmland, som länsplaneupprättare för Södermanlands län, vill med detta redovisa vår syn på inriktningsunderlaget inför kommande infrastrukturproposition för transportsystemet. Region Sörmland vill lyfta fram betydelsen av ett nära samarbete med Trafikverket i arbetet med framtagandet av en ny nationell plan för transportsystemet.

Utvecklingen av transportsystemet är en viktig del för att skapa hållbar utveckling. Utifrån den regionala utvecklingsstrategin och arbetet tillsammans med kommunerna i Södermanlands län finns ett antal synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag och som inspel till regeringens kommande infrastrukturproposition. Dessa är viktiga att ta in i vidare arbete för att vi tillsammans ska ta oss an de utmaningar stat, region och kommuner gemensamt står inför.

### **Sammanfattande synpunkter och inspel från Region Sörmland**

Trafikverkets inriktningsunderlag beskriver fortsatt en utveckling baserat på prognosstyrd planering. Kommande planering måste gå mot en mer målstyrd planering för att vi ska få en utveckling som främjar hållbar utveckling. Utifrån det anser Region Sörmland att det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen, inte minst mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030. Region Sörmland anser att Trafikverkets uppdrag bör tydliggöras så att de som nationell myndighet i större utsträckning bidrar till en hållbar regional utveckling.

Region Sörmland delar inte Trafikverkets analys över att vi endast kan nå klimatmålet genom elektrifiering, biodrivmedel och högre bränslepriser. Det krävs en bredare ansats och förståelse för att skapa hållbar utveckling. Det behövs fler olika insatser för omställning av transportsystemet än vad inriktningsunderlaget fokuserar på. Den sammanlagda potentialen för biomassa och elektrifiering räcker inte för vårt nuvarande energibehov. Därför är det viktigt att också fokusera på färdmedelsförändring samt transportsnål planering. Hållbart resande kan bidra till fler positiva effekter än utsläppsminskningar. Effekterna riskerar utebli om planeringen främst utgår från prognostisering och att bilarnas drivmedel ska ersättas. Positiva effekter som yteffektivitet, buller, barriäreffekter, folkhälsa, jämställdhet och barnperspektivet uteblir.

Regeringen bör ge Trafikverket ett bredare uppdrag att arbeta med fler verktyg inom fyrstegsprincipen. Trafikverket bör få ett större ansvar inom samhällsplaneringen, utveckla sin kunskap och gå från en infrastrukturplanering till planering av transportsystemets utveckling och utnyttjande.

Om regeringen vill flytta ny stambana utanför nationell plan krävs det extrem tydlighet hur den alternativa finansieringen ser ut och det måste vara säkerställt för att inte Ostlänken ska tappa tid och framdrift. Kan inte annan finansiering utanför nationell plan tydliggöras ska Ostlänken vara kvar i nationell plan, då fullt finansierat, och färdigställt enligt tidplan senast 2035. Viktigt att förtydliga att Ostlänken har en regional, storregional och nationell betydelse i sig själv men även en del av en ny stambana.

Region Sörmland ser behov av ökade anslag till kommande nationell plan med minst 20 % som Trafikverket redovisar samt att kommande planperiod blir 12 år.

Region Sörmland anser att anslagen till länsplanerna måste öka i kommande planeringsomgång samt att det måste blir mer transparent hur medelstillelning avgörs. Region Sörmland menar också att det finns behov av att samordna de riktade statsbidragen i större utsträckning och föreslår att medel i högre utsträckning kopplas till länsplanerna alternativt att regionerna får inblick och påverkan kring andra statsbidrag.

Det är avgörande att säkerställa tillförlitligheten och robustheten i redan existerande infrastruktur samt att beslutade objekt genomförs och påskyndas, såsom systemförändrade objekt som Ostlänken.

Region Sörmland efterfrågar även ett uppdrag/utredning som ser över Trafikverkets tilldelningsprocess för järnväg, både i syfte att optimera och effektivisera användning av infrastrukturen men också för att säkerställa en långsiktighet i planeringen av kollektivtrafiksystemet.

### **En Bättre Sits och storregional systemanalys 2020**

Sju län – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka i infrastruktur- och transportfrågor under begreppet ”En Bättre Sits”. Under åren 2018–2020 har 2020 års systemanalys arbetats fram, som också lämnats över till Trafikverket som vårt samlade inspel till kommande nationella plan.

Länen inom En Bättre Sits ger ett samlat svar utifrån den storregionala samsynen inför regeringens infrastrukturproposition och Sörmland är en del av En Bättre Sits svar. Detta svar är inspel från Region Sörmland utifrån Sörmlands behov utöver det som finns i svaret från En Bättre Sits.

## En bredare transportplanering

För att uppnå de transportpolitiska målen 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 kommunala, regionala, internationella och globala sammanhang.

Trafikverkets inriktningsunderlag har en god ansats där de sätter den fysiska transportinfrastrukturen i ett sammanhang och ett bredare perspektiv, gentemot tidigare inriktningsunderlag och beskrivningar om ansvar och roll i samhällsplaneringen. Dock utgår de efterföljande beskrivningarna fortsatt från ett stuprörsperspektiv.

Hela Trafikverkets underlag baseras fortsatt på en prognosstyrd planering där utvecklingen av transportinfrastrukturen ska fortsätta som idag och utvecklas utifrån de prognoser som Trafikverket tar fram. Region Sörmland är medvetna om uppdraget i direktivet till Trafikverket men anser ändå att Trafikverkets beskrivning av utvecklingen bör utgå mer från de mål som finns för att nå en hållbar utveckling av samhället. Vår bedömning är att Sverige inte kommer nå klimatmålen om det enbart planeras som idag och ”lagt kort ligger” gäller. Region Sörmland anser att det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen, mot bakgrund av det klimatpolitiska ramverket och Agenda 2030.

## Klimatmålet

Trafikverket lutar sig på tre ben för att nå klimatmålet; elektrifiering, biodrivmedel och högre bränslepriser. Det bygger på en ensidig analys av klimatets utmaningar, med utgångspunkt att det handlar om främst utsläpp, istället för att utgå från de 17 målen i Agenda 2030. Trafikverket menar att eftersom vägtrafiken fortsätter att växa och dess andel blir större av transportarbetet, ger inte satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik samt transportsnål planering någon effekt.

Region Sörmland delar inte Trafikverkets analys. För att skapa en hållbar utveckling krävs en bredare ansats och förståelse. Trafikverkets analys om att skapa hållbart resande utgår från en snäv tolkning av deras eget uppdrag, istället för att utgå från alla aktörer i samhället och hur gemensam samverkan kan skapa ett ökat hållbart resande. Samverkan och kombinerade insatser med kollektivtrafik och cykel ger tillsammans större effekter, än om de skulle införas ensamt så som Trafikverket valt att analysera effekterna av ett ökat hållbart resande.

Analysen och ansatsen för att nå klimatmålen måste utgå från en transporteffektiv planering, energieffektivitet och integrerad planering utifrån fyrstegsprincipen. Detta tillsammans med en målstyrd utgångspunkt ger en annan ansats och inkluderar ett bredare perspektiv som tar sin utgångspunkt kring den sociala hållbarheten och där den ekologiska dimensionen sätter ramarna. Region Sörmland menar att det är avgörande för att klara morgondagens behov. Underlaget från Trafikverket saknar ett livscykelperspektiv på utvecklingen av transportsystemet, vilket gör att fokus blir på att minska utsläpp istället för att skapa en hållbar utveckling utifrån ett helhetsperspektiv.

Till detta ska läggas att Trafikverkets modeller helt missar analyser kring yteffektivitet, där en övergång till mer hållbart resande sätter människan i fokus och därmed utgår inte planeringen från bilens behov. Genom bland annat effektivt utnyttjande av ytor skapar vi en hållbar samhällsutveckling.

Region Sörmland menar att cykling och kollektivtrafik bör prioriteras och samplaneras i allt högre utsträckning, såsom tydliga satsningar och gemensamt arbete för stärkas och öka dess andel av resorna. Cyklingen har stor potential att fortsätta utvecklas med nya typer av fordon, förändrade pendlingsmönster samt ökad andel cykling. Här behöver alla aktörer samverka för att framförallt öka barns cykling. Trafikverket skriver i sitt underlag att planeringen ska utgå från barnens perspektiv. Med ökade satsningar och fokus på gång, cykel och kollektivtrafik kommer utvecklingen att gå åt rätt håll. Kollektivtrafiken står inför förändringar och kommer utvecklas med nya affärsmodeller, delad mobilitet, digitalisering, nya betalningslösningar och olika kombinationer tillsammans med andra trafiklösningar.

## Elektrifiering

En viktig del, i Trafikverkets underlag, för att nå klimatmålet är elektrifieringen av transportsystemet. Trafikverket föreslår att stat, regioner och kommuner ska vara ansvariga för utbyggnaden av laddinfrastruktur som är en del i elektrifieringen. Här förväntar sig Region Sörmland en tydlighet i

ansvarsfrågan och att regeringen tydligt visar hur utvecklingen ska ske och hur utbyggnaden ska finansieras.

## Transportplanering för morgondagen

I det fortsatta arbetet är det viktigt med en översyn av till exempel lagar och regler för planeringen av cykel och för att stärka och öka cyklingen. Att Trafikverket lyfter detta i inriktningsplaneringen är positivt. Förenklingar som främjar cyklingen bidrar blir effektivt men ger också en ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Det är önskvärt att Trafikverket tydliggör hur de som nationell expertmyndighet kan bidra till den utvecklingen.

Trafikverket lyfter att vi ska utgå från barnens perspektiv och Region Sörmland delar den bilden. Däremot blir det motsägelsefullt när Trafikverket inte prioriterar de färdmedelssätt som barn framförallt kan nyttja. Trafikverket tydliggör inte hur planeringen kan möta detta utan det lyfts enbart som ett viktigt perspektiv. Trafikverkets planering bör i högre grad visa hur barnen ska sättas i centrum, genom satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik för att möta morgondagens behov av mobilitet.

Region Sörmland vill lyfta fram att rörelsemönster för arbetsresor och fritidsresor förändras och skapar behov av nya analyser och sätt att se på vår mobilitet. Till detta behöver vi även inkludera näringslivets behov och utveckling där till exempel en växande besöksnäring med nya rörelsemönster, behöver lyftas in i planeringen av transportsystemets utveckling. Arbetet framåt måste breddas och mer samverkan kring dessa frågor krävs då utvecklingen och förändringen sker väldigt snabbt just nu.

Inriktningsunderlaget identifierar kapacitetstilldelningen som en betydelsefull faktor för järnvägstransporternas attraktivitet och ett behov av att nuvarande process behöver ses över. Region Sörmland instämmer i denna analys och ser kapacitetstilldelningen som ett viktigt verktyg för ett mer effektivt utnyttjande av infrastrukturen. Ett system med fördefinierade tåglägeskanaler bör prövas på de banor där spårkapaciteten understiger efterfrågat trafikutbud och där prioriteringskriterierna inte bidrar till effektivt kapacitetsutnyttjande utan snarare resulterar i undanträngningseffekter. Ett sådant system bidrar till måluppfyllelsen för målet ”Tillförlitlig och enkel kollektivtrafik”. Vi ser stora brister som en konsekvens av dagens kapacitetstilldelning, bland annat är det svårt att säkra ett långsiktigt stabilt trafikutbud med regionalståg.

Pandemin har påskyndat digitaliseringen vilket har påverkat hur och var delar av befolkningen genomför sitt arbete och aktiviteter på sin fritid. Regionen vet sedan tidigare att digitalisering kan ge ökad effektivisering,

ökad trafiksäkerhet och minskade klimatutsläpp. Som Trafikverket nämner kan digitaliseringen leda till att efterfrågan på vissa typer av transporter minskar. Digitaliseringen öppnar upp för andra typer av biläggande och former för mobilitet. Det är av stor vikt att fortsätta analysera vad digitaliseringen ger för påverkan på samhällsutvecklingen. Detta på grund av att utvecklingen skulle kunna leda till minskad trafik vilket går emot Trafikverkets prognoser och inriktning för vissa åtgärder. Det är viktigt att analyserna görs utifrån de olika förutsättningar och förhållanden som finns över hela landet. Region Sörmland driver på utveckling av dessa frågor och samverkar gärna med Trafikverket och andra aktörer kring digitaliseringens möjligheter och effekter.

## Regional utveckling

Region Sörmlands arbete med regionala utvecklingsfrågor utgår från den regionala utvecklingsstrategin – Sörmlandsstrategin. Trafikverket lyfter i sitt underlag behovet av samordnad bebyggelse- och infrastrukturplanering samt att framförallt Länstransportplanen tydligt ska kopplas mot de regionala utvecklingsstrategierna. Region Sörmland delar detta och har ambitionen att utveckla dessa perspektiv ytterligare.

Det är av stor vikt att Trafikverkets roll och ansvar tydliggörs i samhällsplaneringen. Den regionala samordningen ser regionen som ett viktigt verktyg för att föra samman olika systemperspektiv och nivåer och genom samverkan kan stat, region och kommunerna klara morgondagens behov.

Region Sörmland har tagit fram en strukturbild för Sörmland som beskriver den fysiska inriktningen av utvecklingsstrategin. Strukturbilden är vår utgångspunkt för regional fysisk planering och verktyget för att tillsammans med kommunerna skapa utveckling i regionen utifrån den regionala utvecklingsstrategin. Trafikverket menar i sitt inriktningsunderlag att, för att vi ska få den utveckling som krävs för att nå målen, bör regionerna bli regionplaneupprättare enligt Plan- och bygglagen. Region Sörmland delar Trafikverkets bild att regionerna bör tydliggöra de rumsliga dimensionerna i det regionala utvecklingsarbetet och även få fler verktyg för en hållbar regional samhällsplanering. Däremot anser regionen att vårt strukturbildsarbete, med nyligen fastställd strukturbild och regionens sätt att samverka med kommunerna också är ett led i att skapa hållbar regional utveckling och en sammanhållen planering. Det vill säga regionen kan bidra till att tydliggöra den rumsliga dimensionen på ett bra sätt även om man inte är regionplaneupprättare.

Trafikverket lyfter fram i sitt inriktningsunderlag att regionerna som har ansvar för den regionala utvecklingen ska arbeta med att förbättra tillgängligheten inom ramen för hänsynsmålet. Regionen delar att hänsynsmålet ska vara ramen för utvecklingen men för att bli tydligare målstyrning i planeringen framöver ser regionen att det är angeläget att uppdatera och precisera innebörden av de nationella transportpolitiska målen, precis som påpekats tidigare.

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

Region Sörmland efterlyser regeländringar och ställningstaganden för att medel för utvecklingsåtgärder, i såväl nationell plan som i de regionala planerna, kan användas till åtgärder i fyrstegsprincipens två första steg samt till åtgärder inom mobility management. Det finns stor potential i att arbeta för att påverka och förändra resandebeteenden och val av transportslag. Dessa typer av åtgärder är ofta kostnadseffektiva och kan leda till minskat behov av fysiska åtgärder i infrastrukturen. Regionen efterfrågar ett tydligt uppdrag till Trafikverket, att aktivt arbeta för att steg 1- och 2-åtgärder genomförs. I dagsläget lägger Trafikverket stora delar av ansvaret på att genomföra steg 1- och 2-åtgärder på kommuner, regioner och privata aktörer. Detta utan möjlighet till finansiering från den nationella eller regionala planen.

Det leder till att staten skjuter över kostnader och ansvar på regioner och kommuner. Detta eftersom Trafikverket inte vill eller får bidra i genomförandet av steg 1- och steg 2-åtgärder, som då regioner och kommuner får stå för. Samtidigt krävs regioner och kommuner på medfinansiering vid genomförande av steg 3- och steg 4-åtgärder. Detta gör allt bakvänt och gör att regioner och kommuner tar stora delar av statens ansvar för samhällets utmaningar.

## **Trafikverkets basprognoser**

I tidigare basprognoser från Trafikverket har regionaltågsresandet systematiskt och kraftigt underskattats. Mellan åren 1990–2018 ökade den regionala tågtrafiken med cirka 200 %, vilket motsvarar en genomsnittlig tillväxt på 5–6 % per år.

Mot bakgrund av detta finns det skäl att ställa sig frågande till Trafikverkets nuvarande basprognos, som visar på att bil- och tågtrafiken förväntas växa med 27 % respektive 50 % till år 2040. Trots tidigare underskattning gör Trafikverket ungefär samma antaganden som tidigare gällande de regionala tågresorna, som innebär en årlig tillväxt på endast 1,9 % mellan 2017–2040 samt 1 % mellan 2040–2065, vilket innebär en ökning på 53 % på 23 år.



Region Sörmland ser inga tecken på att de senaste decenniernas reseutveckling med den regionala tågtrafiken skulle bromsas in, utan snarare öka utifrån främst regionförstoring och ökad arbetsmarknadsintegration.

Undervärderingen av tågtrafiken i Trafikverkets prognoser och modeller innebär att investeringar och trimningen av järnvägsanläggningen inte utförs i önskad omfattning, med negativa effekter för klimatmål och nationella mål. En annan konsekvens är att ett antal ganska nyligen färdigställda objekt är i behov av förstärkning relativt kort tid efter färdigställandet, till exempel Svealandsbanan. På så sätt leder missbedömningar i Trafikverkets prognoser och modeller till en ineffektiv användning av resurser. Region Sörmland ser därför ett behov av förbättrade prognosverktyg och modeller.

### **Ekonomiska ramar**

Trafikverket föreslår att finansieringen av nya stambanor ska flyttas ut från nationell plan. Region Sörmland vill först tydliggöra att Ostlänken är en del av ett utvecklat transportsystem i Stockholm-Mälardalsregionen med syfte att främja regional, storregional och nationell utveckling och kollektiv- samt godstrafik. Ostlänken kan på sikt också bli en del av en ny stambana för att binda ihop södra Sverige. Därför är det av yttersta vikt att oavsett hur staten gör med finansiering, att Ostlänken drivs på och påskyndas enligt gällande förutsättningar i nuvarande planering. Olika varianter av finansiering får inte fördröja projektet. Om regeringen väljer att finansiera Ostlänken och nya stambanor på annat sätt utanför nationell plan, måste regeringen vara extremt tydligt med hur det ska finansieras innan Ostlänken lyfts ur nationell plan. Om inte regeringen kan vara tydlig och klar kring finansieringen menar Region Sörmland att Ostlänken ska ligga kvar i nationell plan och räknar med att projektet är fullt finansierat i kommande plan.

Mot bakgrund av pandemin och hur den har påverkat konjunkturen ser vi en höjning av budgeten för planramarna som en positiv del i omstarten av Sverige och omställningen av landets transporter. En höjning av planramarna är angeläget både för att ge tillräckliga resurser till vidmakthållande men också för genomförande av gällande nationell plan och för möjligheten att prioritera nya objekt. Vi tillstyrker förslaget om en ökning av budgeten med minst 20 procent.

Gällande medel till länstransportplanerna anser Region Sörmland att anslagen behöver öka i kommande planeringsomgång och det mer i förhållande till ökad satsning totalt. Trafikverket beskriver i sitt underlag att anslagen till länstransportplanerna inte ökat i takt med ökade anslag totalt



för transportsystemets utveckling. Region Sörmland vill se en tydlig transparens kring hur fördelningen av medel ser ut mellan länstransportplanerna.

Region Sörmland anser att det finns behov av att samordna de riktade statsbidragen i en större utsträckning och att det kopplas till länstransportplanerna. Dessutom kan förordningen om statlig medfinansiering på kommunalt vägnät ses över så det kan gälla åtgärder för längre en ett år för att få ett bättre genomförande på sikt.

Region Sörmland delar Trafikverkets förslag att medel som tilldelas för trimnings- och miljöåtgärder ska öka. Det är viktiga åtgärder för att möta samhällsutvecklingen för att skapa ett effektivt och väl fungerande transportsystem.

Trafikverket föreslår i underlaget höjd gräns för namngivna objekt i regional plan till 50 miljoner. Region Sörmland delar Trafikverkets syn och anser att en ändring bör göras skyndsamt. Region Sörmland delar även Trafikverkets förslag kring statsbidrag för depåer.

Region Sörmland vill lyfta att det kostnadsökningar vi ser är oroväckande och vi efterfrågar en mer effektiv och proaktiv planprocess för väg- och järnväg. Idag, för framförallt mindre objekt, är processen väldigt tidskrävande och omständlig. Det gör att själva planprocessen ibland kostar mer och tar längre tid än själva byggnationen. Att processerna är sekventiella gör också att det är trögörligt och svårt att styra om medel mellan objekt för att få ut så mycket nytta så snabbt som möjligt.

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

Region Sörmland vill lyfta att det är att yttersta vikt att redan beslutade objekt genomförs och påskyndas och att regeringen är tydlig i sin proposition att systemförändrande objekt såsom Ostlänken och väg 56 drivs framåt med kraft.

Det är av yttersta vikt att ett antal objekt kommer in i kommande plan för att ta nästa steg i planeringen. För att kunna fortsätta utveckla regionaltågstrafiken och stärka godstrafik på järnväg vill Region Sörmland se Folkesta-Rekarne, utbyggnad till dubbelspår i kommande plan. Det för även med sig att väg E20 behöver byggas ut vid samma område. För att möta den tillväxt som sker kring Eskilstuna vill Region Sörmland se att Eskilstuna C lyfts som en brist i kommande plan så att gemensamt arbete kan fortsätta för att utveckla järnvägskapaciteten kring Eskilstuna.

Övriga objekt som är av stor vikt för kommande plan är utbyggnad med två spår till i stråket Järna-Flemingsberg som är helt avgörande för fortsatt utveckling i hela Stockholm-Mälardalsregionen.

Den bristanalys som Trafikverket genomfört på Västra stambanan har varit undermålig och inte genomförts i rätt omfattning. Banan har upprepade gånger förklarats som överbelastad, trots det levererar bristanalysen inga svar alls på hur den akuta kapacitetsbristen öster om Hallsberg ska åtgärdas. Region Sörmland ser fortsatt att det krävs åtgärder på Västra stambanan för att kunna ha en robust tågtrafik som möter morgondagens behov.

Region Sörmland ser också att Hjulstabron behöver inrymmas i kommande plan för insjöfartens utveckling och en ökad robusthet på vägnätet.

### **Drift och underhåll måste prioriteras**

Drift och underhåll av befintlig och tillkommande infrastruktur är 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 Region Sörmland 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 regionen och kommuner, för att skapa möjlighet att planera åtgärder som minimerar de negativa konsekvenserna.

Trafikverkets trimningsåtgärder ger möjligheten till en effektiv användning av trafiksystemet med högre hastighet och förkortade restider, med fokus på högbelastade delar av järnvägs- och vägnätet. Region Sörmland anser att det bör tillföras en pott riktat mot trimningsåtgärder som kan anpassas i takt med att behov uppstår för att på så sätt säkerställa en robust tågtrafik i exempelvis Mälardalstrafik etapp 2.

## Planperiodens längd

Region Sörmland anser att riskerna med en längre planperiod på 16 år istället för 12 år överskrider fördelarna. Detta på grund av den osäkerhet det innebär med stora inlåsnings som genererar en minskad handlingskraft att effektivt kunna möta och svara upp mot förändrade förutsättningar och samhällsutveckling.

## Noder och internationell tillgänglighet

Noderna i transportsystemet är avgörande och gränssnitt mellan transportslagen. Utifrån fyrstegsprincipen och att effektivt utnyttja de resurser vi har i samhället bör strategiska noder, såsom Oxelösunds hamn, Stockholm Skavsta flygplats samt Eskilstuna och Katrineholms kombiterminaler, ses som en resurs som bör stärkas och utnyttjas mer i en utveckling av transportsystemet i Mälardalsregionen. Region Sörmland tycker den utveckling som sker är bra och den överflyttning som görs till järnväg och sjöfart inom godstransportområdet är positivt. Men vi måste ta in dessa noder med anslutande infrastruktur och dess behov i kommande planering för att klara av överflyttningen och få en effektiv hantering i noderna.

Flygplatssystemet behöver ses utifrån ett helhetsperspektiv oavsett ägarskap av flygplatsen och kopplas samman trafikslagsövergripande för att säkerställa Sveriges internationella konkurrenskraft och skapa en balans i Stockholm-/Mälardalsregionen. Region Sörmland vill lyfta fram Trafikverkets förslag på utveckling av beredskapsflygplatser där nu även Stockholm Skavsta flygplats finns med i förslag. Utifrån detta bör planeringen av flygplatssystemet ta in Stockholm Skavstas roll och potential för att utnyttja de resurser som finns och inte investera kring enbart statligt ägda flygplatser.

REGION SÖRMLAND

Monica Johansson  
Regionstyrelsens ordförande

Jan Grönlund  
Regiondirektör