

Remissvar avseende förslag till nationell plan för transportsystemet 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. Remissvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende Trafikverkets inriktningsunderlag. Parterna i respektive län lämnar även egna remissvar med länspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

Sammanfattning

En Bättre Sits-länen välkomnar att flera av våra prioriterade behov finns med i Trafikverkets förslag. De utgör viktiga steg för att möjliggöra fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering av Stockholm-Mälarenregionen. En fortsatt kapacitetsökning behövs dock för att nå en vidareutvecklad hållbar tillväxt som gynnar hela landet.

Stockholm-Mälarenregionen är en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor 40 procent av landets befolkning. 46 procent av Sveriges BNP skapas här. Tillväxten förväntas fortsätta då befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050, samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med drygt 700 000. Vi bygger och planerar för mer än 300 000 nya bostäder i stationsnära lägen till 2030. Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, har 25 miljoner passagerare per år och Arlanda Airport City beräknas generera 50 000 direkta arbetstillfällen 2030.

- **Staten måste ta ett helhetsperspektiv**

Vi förväntar oss att staten tar ett helhetsperspektiv på infrastrukturplanering och investeringar som understödjer de gemensamma målen om jobb, tillväxt, bostäder och minskad miljöpåverkan.

- **Beslutade åtgärder i nuvarande plan ska slutföras**

En Bättre Sits förutsätter att redan beslutade åtgärder i nationell plan 2014-2025 ligger fast och slutförs enligt plan. Dessvärre innehåller planförslaget både bortprioriteringar och försenade färdigställanden av viktiga och redan beslutade objekt.

- **Ostlänken behöver färdigställas 2028**

Det är viktigt att Ostlänken färdigställs 2028, enligt nationell plan 2014-2025, för att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälarenregionen, inte minst avseende bostadsbyggandet.

- **Ostkustbanan: Fyrspåret Uppsala-Stockholm behöver en tydlig utbyggnadsplan**

För att uppnå såväl storregionala som nationella nyttor måste utbyggnaden fullföljas i sin helhet och utan fördröjning. Vi efterfrågar en tydlig utbyggnadsplan för stråket.

- **Ostkustbanan och Mälarenbanan: Solna station och Barkarby viktiga bytespunkter i ett storregionalt system**

Tunnelbaneutbyggnaden måste gå i takt med att utpekade regionala och storregionala bytespunkter färdigställs. Bytespunkt Barkarby måste färdigställas senast 2024. Det är mycket oroande att Solna station inte är omnämnd som regionaltågsstation i förslaget till nationell plan.

- **Mälardbanan och Svealandsbanan: Kapacitetsförstärkningar nödvändiga för fortsatt arbetsmarknadsintegrering**

Ökad kapacitet under planperioden behövs på sträckan Arboga-Hovsta och Folkesta-Rekarne, samt på stationerna Örebro och Västerås.

- **Hallsbergs rangerbangård: en tydlig utvecklingsplan behövs**

Utbyggnad av Hallsbergs rangerbangård måste ske sammanhållet och med ett systemperspektiv. Vi efterfrågar en tydlig plan för utvecklingen av Hallsbergs rangerbangård.

- **Satsningarna på E4 och E18 är nödvändiga för att upprätthålla funktionaliteten**

Vi välkomnar de satsningar på E4 och E18 som Trafikverkets planförslag innehåller. Dessa åtgärder kommer att avlasta en redan hårt belastad transportinfrastruktur samt bidra till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

- **Gotland: avgörande med trafiksystem som binder samman ön med fastlandet**

För Gotlands del är ett väl fungerande trafiksystem som binder samman ön med fastlandet avgörande. Det förutsätter en väl anpassad infrastruktur på Gotland, vad gäller hamnar och flygplats.

- **Styr mot beteendeförändring: genomför steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning**

Följ fyrstegsprincipen och genomför de steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier.

- **Återställ funktionalitet: redovisa hur Trafikverket planerar att nå målet**

Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Det är emellertid allvarligt att Trafikverket inte når upp till målet om att återställa funktionaliteten under planperioden.

- **Ta fram genomförandeplaner i nära dialog med länen**

Vi ser fram emot en fortsatt god dialog med Trafikverket för att säkerställa att viktiga åtgärder av mindre ekonomisk omfattning realiserar. Dessa är viktiga för systemet.

- **Samla statlig medfinansiering i de regionala planramarna**

Att samla medel, som stadsmiljöavtalens medel, i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen.

- **Utbyggnad av de nya stambanorna behöver långsiktigt ställningstagande**

En Bättre Sits-läna anser att frågan de nya stambanorna behöver lösas genom ett långsiktigt ställningstagande. Vid ett byggande måste effekter i omgivande system och bortom planperioden beaktas.

- **Andra satsningar utifrån ett systemperspektiv välkomnas**

För att uppnå de transportpolitiska målen samt regeringens övergripande mål krävs ett helhetsperspektiv på transport- och planeringssystemet. Ur ett systemperspektiv välkomnas satsningar som leder till bättre kapacitet och robusthet i hela Sverige.

Stockholm-Mälardalen ger En Bättre Sits för Sverige

Stockholm-Mälardalen utgör i många avseenden en sammankopplad funktionell region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor 40 procent av landets befolkning. 46 procent av Sveriges BNP skapas här. Tillväxten förväntas fortsätta då befolkningen bedöms öka med nästan 1,5 miljoner invånare till 2050, samtidigt som antalet arbetstillfällen ökar med drygt 700 000. Stockholm-Mälardalen står för mer än 50 procent av bostadsbyggandet i landet. Vi bygger och planerar för mer än 300 000 nya bostäder i stationsnära lägen till 2030. Arlanda, Sveriges viktigaste internationella flygplats, har över 180 destinationer och 25 miljoner passagerare per år. Här utvecklas nu Arlanda Airport City som redan idag genererar ca 25 000 arbetstillfällen och som beräknas generera 50 000 direkta arbetstillfällen 2030.

Regionen har genom överenskommelsen ”Avtal om medfinansiering av Citybanan” åtagit sig att medfinansiera infrastruktur till en kostnad om 2 miljarder, även om medfinansiering från regioner och kommuner inte ska ses som en självklarhet. Genom samverkansavtalet Ny Trafik 2017 investerar regionen över 4 miljarder i en utbyggd regional tågstrafik med 33 toppmoderna Mälartåg, som tas i trafik våren 2019. Tågsystemet knyter samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i regionen. En helt ny pendelbiljett, Movingo, har introducerats för att underlätta resande över länsgränserna. Systemet inkluderar anslutande trafik, exempelvis buss, pendeltåg och tunnelbana. Andra exempel på kommunala och regionala åtaganden är strategiska satsningar på resecentrum och bostadsbyggande.

För att våra satsningar ska få full effekt behövs långsiktiga statliga investeringar i vår region. Dessa är även en förutsättning för att nå statens jobb-, klimat- och bostadsmål. Landet som helhet är beroende av att transporterna genom regionen är tillförlitliga och effektiva. En stor del av gods transporterna på vägarna och järnvägarna i regionen är transitgodis med både start- och målpunkt utanför regionen. 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 i Stockholm-Mälardalen. Mälardalsrådet koordinerar En Bättre Sits-arbetet.

Fem prioriterade funktioner utgör grunden för transportsystemet i Stockholm-Mälardalen

Stockholm-Mälardalen har kartlagt och gemensamt prioriterat sina infrastrukturbehov i överenskommelsen ”En Bättre Sits – storregional systemanalys” från 2016. I systemanalysen lyfts fem prioriterade funktioner som beskriver vad transportsystemet måste leverera för att Stockholm-Mälardalen ska ha en fortsatt positiv utveckling. Dessa funktioner är:

- Tillgänglighet i de radiella stråken
- Tillgänglighet i regionala tvärförbindelser
- Utvecklad, kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik
- Effektiv godshantering och ökad andel gods på järnväg och med sjöfart
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter

I Trafikverkets förslag tas viktiga steg för utveckling av de radiella stråken. Vi saknar dock vissa nödvändiga investeringar för att möjliggöra fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering av Stockholm-Mälardalen.

Sju läns gemensamma prioriteringar

Beslutade åtgärder i nuvarande plan ska slutföras

En Bättre Sits-länen välkomnar att flera av våra prioriterade behov finns med i Trafikverkets förslag. De utgör viktiga steg för att utveckla transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen. Vi har förutsatt att redan beslutade åtgärder i nationell plan 2014-2025 ligger fast och slutförs enligt plan. Dessvärre innehåller planförslaget både bortprioritering och försenade färdigställanden av viktiga objekt så som Ostlänken, Östlig förbindelse, dubbelspår Hallsberg-Degerön och Tvärförbindelse Södertörn. Dessa åtgärder utgör viktiga länkar i ett sammanhängande system för att få effektiva transporter.

Ostlänken behöver färdigställas 2028

Ostlänken är inte enbart en viktig första etapp i ett framtida höghastighetsystem utan också en del i det storregionala kollektivtrafiksystemet. Det är viktigt att projektet färdigställs 2028, enligt tidplan i nationell plan 2014-2025, för att inte fortsatt hämma utvecklingen i Stockholm-Mälardalenregionen och södra och västra Sverige, inte minst avseende bostadsbyggandet, som når full effekt först när Ostlänken är färdig. Ostlänken har stor betydelse för tillgängligheten till Stockholm och skapar förutsättningar för utökad regional persontrafik samt ökad fjärr- och godstrafik. Ostlänken kommer att tillföra ny spårkapacitet och avlasta södra och västra stambanan. Utformningen av Ostlänken är viktig som en första del i ett nationellt höghastighetsnät. Det är viktigt att inte låsa den tekniska utformningen till lösningar som inte tillåter en framtida uppgradering av hastigheten.

Ostkustbanan: Fyrspåret Uppsala-Stockholm behöver en tydlig utbyggnadsplan

Den satsning som görs i förslaget på en första etapp av fyrspåret är en bra start men för att bostadsbyggande ska ske i den omfattning som det finns potential till måste fyrspåret byggas ut i sin helhet utan fördröjning. Först när fyrspåret är klart ger utbyggnaden den kapacitet och full effekt avseende bostadsbyggande, som krävs mellan Stockholm-Uppsala samt Stockholm och norra Sverige. Därför efterfrågar vi en tydlig plan för stråkets utbyggnad och färdigställande.

Ostkustbanan och Mälardalenregionen: Solna station och Barkarby viktiga bytespunkter i ett storregionalt system

Solna station och Barkarby är viktiga bytespunkter i det storregionala kollektivtrafiksystemet. För att maximera nyttan med de nödvändiga tunnelbaneutbyggnaderna i Stockholm behöver utpekade regionala och storregionala bytespunkter färdigställas senast då aktuella tunnelbaneutbyggnader slutförs. Vi välkomnar att Bytespunkt Barkarby finns med men vill samtidigt poängtera vikten av att den färdigställs senast när tunnelbanan invigs dvs. 2024. Därför efterfrågar vi ett förtydligande om året för färdigställande. Vad gäller Solna station är det oroande att utbyggnaden inte är omnämnd som regionaltågsstation i förslaget till nationell plan. Även här önskas ett förtydligande.

Mälardalenregionen och Svealandsbanan: Kapacitetsförstärkningar nödvändiga för fortsatt arbetsmarknadsintegrering

En Bättre Sits-länen saknar prioritering av en utbyggnad av kapaciteten på Mälardalenregionen sträckan Arboga-Hovsta samt Svealandsbanan Folkesta-Rekarne. Vidare pågår i såväl Örebro som Västerås gemensamma planeringsprocesser för att utveckla centralstationerna till moderna resecentra med tillräcklig kapacitet. Kapaciteten måste ökas under planperioden för att kunna utveckla den storregionala tågtrafiken i enlighet med den målbild 2030 som vi gemensamt tagit fram och som med kringinvesteringar bidrar till att stärka städernas roll som regionala och storregionala nodstäder.

Hallsbergs rangerbangård: en tydlig utvecklingsplan behövs

Hallsberg är Sveriges största rangerbangård och en viktig nod för hållbara godstransporter i hela Sverige. Utbyggnad av Hallsbergs rangerbangård måste därför ske sammanhållet och med ett systemperspektiv. De åtgärder som föreslås inom ramen för TEN-T nätet, att kunna köra längre (750 meter) och tyngre tåg fram till 2030, är en bra start. Vi efterfrågar därför en tydlig plan för hur utvecklingen av Hallsberg ska fullföljas även efter planperioden. Dubbelspårutbyggnaden mellan Hallsberg och Motala möjliggör för ökad mängd godstransporter på järnväg och längre tåg på sträckan Hallsberg-Malmö. Sträckan är en del av ScanMed-korridoren och av stor betydelse för Sveriges näringsliv. Enligt nationell plan 2014-2025 skulle byggnationen av den sista etappen påbörjas 2021. Byggstarten för de sista etapperna har nu flyttats fram till perioden 2024-2029. Det är positivt att etapperna är finansierade i nationell plan, men det innebär en försening av projektets effekter och nyttor.

Satsningarna på E4 och E18 är nödvändiga för att upprätthålla funktionaliteten

Vi välkomnar de satsningar på E4 och E18 som Trafikverkets planförslag innehåller. Dessa åtgärder kommer att avlasta en redan hårt belastad transportinfrastruktur samt bidra till en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.

Gotland: avgörande med trafiksystem som binder samman ön med fastlandet

För Gotlands del är väl fungerande trafiksystem som binder samman ön med fastlandet avgörande. Det förutsätter en väl anpassad infrastruktur på Gotland, vad gäller hamnar och flygplats. I Slite hamn finns möjligheter att utveckla en reservhamn för färjetrafiken, som idag saknas. För snabba resor och transporter är även förbindelserna och hamnarna i Nynäshamn och Oskarshamn, liksom flygförbindelserna med Stockholmsområdet, viktiga.

Strategier och åtgärder utöver fysiska investeringar

En Bättre Sits systemanalys identifierar strategier och åtgärder som krävs för att gå i riktning mot de prioriterade funktionerna utöver fysiska investeringar. Dessa handlar om att:

- Styra mot beteendeförändring
- Ställa om fordonsparken
- Återställa funktionaliteten
- Förbättra prestandan
- Öka kapaciteten

Vissa av dessa strategier och åtgärder ligger inte tydligt inom Trafikverkets uppdrag och den nationella planens område. Likväl är de viktiga för att uppnå en hållbar utveckling och nå de satta klimatmålen. Vi önskar därför framföra följande synpunkter och önskemål:

Styr mot beteendeförändring: genomför steg 1- och 2-åtgärder i större utsträckning

Vi tar vårt ansvar och arbetar för att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Vid val av åtgärder är fyrstegsprincipen ett bra stöd som lägger grunden för att kloka åtgärder väljs. I dagsläget genomförs dock fyrstegsprincipen baklänges där steg 1- och 2-åtgärder enbart genomförs i samband med steg 3- och 4-åtgärder. De steg 1- och 2-åtgärder som identifieras i åtgärdsvalsstudier bör i större utsträckning finansieras och genomföras, inte minst när de minskar behovet av fysiska åtgärder, något vi och Trafikverket idag saknar möjlighet till.

Återställ funktionalitet: redovisa hur Trafikverket planerar att nå målet

Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Funktionaliteten i systemet måste återställas för att pågående och nya investeringar ska få full effekt. Som En Bättre Sits-länen

tidigare tydliggjort får drift och underhåll inte prioriteras ned. Vi tolkar förslaget som att ökningen av medel för vidmakthållande gör det möjligt för Trafikverket att upprätthålla dagens funktionalitet i stora delar av väg- och järnvägsinfrastrukturen under planperioden. Detta innebär inte ett återställande av funktionaliteten. Vi önskar en redovisning av hur Trafikverket planerar att nå målet om att återställa funktionaliteten i järnvägssystemet under planperioden.

Ta fram genomförandeplaner i nära dialog med länen

I förslaget har gränsen för åtgärder i den nationella planen justerats uppåt. Detta skapar både möjligheter och svårigheter. Möjligheter för Trafikverket att vara en mer flexibel samverkanspart som går i takt med övriga samhällsutvecklingsaktörer. Svårigheter då vi i planförslaget inte kan se helheten av planerade åtgärder då alla trimnings-, miljö-, och reinvesteringsåtgärder inte redovisas. Åtgärder som trots att de är av mindre ekonomisk omfattning kan vara viktiga för oss. Trafikverket har meddelat att genomförandeplaner ska tas fram där denna typ av åtgärder ska framgå. Vi önskar att dessa genomförandeplaner tas fram i en transparent dialog och i ett strukturerat arbete med ett systemtänkande som involverar de regionala planupprättarna, kollektivtrafikmyndigheterna och näringslivet. Genomförandeplanerna behöver vara väl förankrade och tydliga i sina prioriteringar och fastställas av Trafikverket för att ge förutsebarhet. Det goda samarbete och den nära dialog vi har haft med Trafikverket under framtagandet av förslaget till nationell plan måste fortsätta även under genomförandet.

Samla statlig medfinansiering i de regionala planramarna

Stadsmiljöavtalen och deras omfattning visar på en mycket lovvärd ambition från regeringen att satsa mer på kollektivtrafik och cykel i våra städer. Vi framförde dock redan under inriktningsplaneringen att dessa pengar med tillhörande uppdrag istället bör läggas till i de regionala planramarna. Att lägga stadsmiljöavtalens medel i de regionala planerna skulle minska mängden parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Det blir också tydligare för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk.

I våra regionala planer har vi åtgärdsområden för att medfinansiera bland annat kollektivtrafik- och cykelåtgärder i den kommunala infrastrukturen. Vi önskar större möjlighet att med helhetssyn och systemperspektiv kunna arbeta med denna typ av åtgärder samt steg 1- och 2-åtgärder, därför bör stadsmiljöavtalens medel läggas i de regionala planerna. Även inom trafiksäkerhetsområdet är regeringens ambitioner lovvärda. I planförslaget föreslås en pott för att medfinansiera mitt-separering av regionala vägar. Vi önskar att dessa medel istället tillfördes de regionala planerna.

Utbyggnad av de nya stambanorna behöver långsiktigt ställningstagande

En Bättre Sits-länen anser att frågan om de nya stambanorna behöver lösas genom ett långsiktigt ställningstagande, men vill poängtera att de måste betraktas ur ett systemperspektiv där nyttorna i form av avlastning av befintliga stambanor inte uppstår förrän helheten är genomförd. Trafikverket konstaterar att nya stambanor enbart kan byggas för hastigheten 320km/h om de finansieras på annat sätt än enbart genom anslag. Detta för att inte resten av transportsystemet ska bli lidande och för att utbyggnationen ska kunna göras inom rimlig tid. En Bättre Sits-länen delar denna slutsats. Ska de nya stambanorna byggas för högre hastigheter måste dessa finansieras i särskild ordning. Vid ett eventuellt byggande måste effekter i omgivande system och bortom planperioden beaktas.

Tydligare helhetsperspektiv

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 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.

Samordning av statens planering

Statliga förhandlingar om bland annat nya stambanor och ökat bostadsbyggande har löpt parallellt med Trafikverkets arbete med nationell plan. Inom ramen för olika statliga förhandlingar har flertalet kommuner och regioner åtagit sig bostadsbyggande och kompletterande infrastrukturåtgärder. Detta har skett i tron att staten ska leverera förutsättningar, som enligt Trafikverkets planförslag nu inte kommer att levereras. Det är avgörande att statens olika instanser är samstämmiga och håller de överenskommelser som de har ingått.

Överflyttning av godstransporter till sjöfart

Det finns betydande vinster i överflyttningen av gods från landtransporter till sjöfart, framförallt vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser. Effekterna och förutsättningarna av denna överflyttning måste ses ur ett helhetsperspektiv. En överflyttning villkoras av landinfrastrukturen. Ett exempel är satsningen på Mälarsjöfarten i Mälärprojektet. Genom att öka kapaciteten i farleden och slussen i Södertälje möjliggörs en ökad andel godstransporter med sjöfart. En begränsande faktor är dock Hjulstabron och dess farledsbredd. Hjulstabron måste bytas för att Mälärprojektet ska få full effekt. Behovet av en nationell godsstrategi framstår som allt mer nödvändigt.

Andra satsningar utifrån ett systemperspektiv välkomnas

Ur vårt systemperspektiv välkomnar vi även satsningar i och utanför vår egen region som inte lyfts i vår systemanalys men som leder till bättre kapacitet och robusthet i hela Sverige.

- Stockholms Central
- Gävle, ny dragning av Ostkustbanan
- E20 genom Västra Götaland
- E22
- Kapacitetsförstärkningar Västra Stambanan
- Kapacitetsförstärkningar Godsstråket genom Bergslagen
- Kapacitetsförstärkningar Värmlandsbanan

Det fortsatta arbetet

Satsningar på Stockholm-Mälärregionens transportinfrastruktur gynnar hela Sveriges tillväxt. En Bättre Sits-länen välkomnar att flera av våra prioriterade behov finns med i Trafikverkets förslag. De utgör viktiga steg för att möjliggöra fortsatt regionförstoring och arbetsmarknadsintegrering av Stockholm-Mälärregionen. Dessvärre saknas flera efterfrågade kapacitetsförstärkningar och satsningar på underhållet. Att objekt som aviserats i tidigare planer dras tillbaka och nedprioriteras gynnar inte transportinfrastruktursystemets helhetssyn. En Bättre Sits har en stor tilltro till Trafikverket och ser fram emot en fortsatt nära dialog under det kommande genomförandet av nationell plan.

MÄLARDALSRÅDET

Erika Ullberg (S)
Ordförande

Maria Nimvik Stern
Generalsekreterare