

## Remissvar avseende Trafikverkets Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits lämnar härmed ett gemensamt remissvar avseende inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen 2022-2033 respektive 2022-2037. Remissvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälardalens transportinfrastruktur. Parterna i respektive län lämnar även egna remissvar med länspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

### Sammanfattning

**Åtta av tio tågresor i Sverige startar eller slutar i Stockholm.** Stockholm-Mälardalensregionen är med sina 4,3 miljoner invånare och 49% av Sveriges BNP av stor betydelse för hela landet. Förseningar och kapacitetsbrister i Stockholm-Mälardalensregionen drabbar resenärer i hela landet.

**Vi tillstyrker förslaget om en ökning av planramarna motsvarande minst 20 procent,** vilket krävs för att klara vidmakthållande av befintlig infrastruktur, genomförande av nationell plan samt prioriteringen av nya objekt.

**Länsplanerna bör tilldelas en större andel av planeringsramen** för att ytterligare stärka genomförande av trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet.

**Vi förespråkar en bibehållen planperiod om tolv år.** En förlängning av planperioden skulle innebära stora inlåsningar och resultera i minskad handlingskraft att effektivt kunna möta samhällsutvecklingen.

**Drift och underhåll av befintlig och ny infrastruktur är avgörande och måste prioriteras** för att garantera tillgänglighet och funktionalitet. Eftersläpande underhåll behöver åtgärdas tidigt under kommande tolvårsperiod.

**Vi förutsätter att redan beslutade åtgärder i gällande Nationella plan 2018–2029 genomförs** inom de aviserade tidsramarna för de namngivna objekten.

- En försening av Ostkustbanan (fyrspår Uppsala-Stockholm) skulle drabba såväl regeringens klimatpolitiska som bostadspolitiska målsättningar.
- Ostlänken är inte en del av de nya stambanorna, utan ett namnsatt objekt av stor betydelse för transportsystemet. En försening skulle få allvarliga konsekvenser.

**De nya stambanorna utgår från ett konkret kapacitetsbehov** men måste planeras utifrån det omgivande trafiksystemet samt finansieras i särskild ordning utanför nationell plan.

**Satsningar behövs för att minska transporterens klimatpåverkan.** Störst potential till beteendeförändringar i landet finns i Stockholm-Mälardalensregionens starka trafikstråk.

Mälardalsrådet koordinerar det transportpolitiska samarbetet En Bättre Sits, som omfattar de sju länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland. Länen arbetar tillsammans för en sammanhållen, hållbar region med infrastruktur och kollektivtrafik som underlättar människors vardag. Samarbetet värnar en hög nationell och internationell tillgänglighet för Stockholm-Mälarenregionen.

Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete tackar för möjligheten att svara på remissen avseende Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022-2033 respektive 2022-2037. Det gemensamma remissvaret bygger vidare på vad länen tidigare yttrat avseende den storregionala samsynen om prioriteringarna för Stockholm-Mälarenregionens transportinfrastruktur. Utgångspunkten för inspelet är den politiskt förankrade utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälarenregionens transportsystem ("Systemanalys 2020").

## **Hälften av Sveriges BNP skapas i Stockholm-Mälarenregionen**

Stockholm-Mälarenregionen utgör i många avseenden en sammankopplad region med stor betydelse för hela Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft. Här bor 43 procent av landets befolkning och 49 procent av Sveriges BNP skapas här. Varje dag reser 750 000 regioninvånare över en eller flera kommungränser för att komma till jobbet. I regionen ligger Arlanda, Sveriges största internationella flygplats och central transportnod. Stora godsmängder passerar till, från eller genom regionen och godstransporterna beräknas öka med 65 procent till 2040. Fram till 2050 beräknas befolkningen öka med hundratusentals invånare, samtidigt som antalet arbetstillfällen förväntas öka med drygt 700 000. Åtta av tio tågresor i Sverige startar eller slutar i Stockholm. Förseningar i Stockholm-Mälarenregionen drabbar resenärer i hela landet.

Med ökad trängsel på redan hårt belastade trafiksystem måste vi fortsätta arbetet för en bättre infrastruktur. För att möta denna utveckling och göra den hållbar krävs samordnade satsningar på både dagens och framtida kapacitetsproblem inom transportsektorn. Att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar infrastruktur- och transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet är en viktig utgångspunkt för Stockholm-Mälarenregionen. Infrastrukturens kapacitet och robusthet är dock i behov av upprustning och utveckling för att öka såväl den regionala som nationella och internationella tillgängligheten.

Regionen har genom tidigare överenskommelser med staten kring medfinansiering av infrastruktur möjliggjort och skyndat på satsningarna på förbättrad infrastruktur för en långsiktig och hållbar tillväxt i Stockholm-Mälarenregionen. Några exempel på det är Citybanans medfinansiering, bygget av ny tågdepå för Mälartåg i Eskilstuna, inköp av nya moderna regional- och pendeltåg samt omfattande utbudsförbättringar. Satsningarna behöver mötas upp av staten i form av infrastrukturens satsningar för att ge samhället en optimal nytta. Den lokala och regionala medfinansieringen ska ses som ett undantag, inte som en självklarhet.

## **Helhetsperspektiv och ökad målstyrning krävs**

För att uppnå de transportpolitiska målen och en minskad miljöpåverkan från transportsektorn krävs att transportsystemets olika delar fungerar och nyttjas effektivt och i samklang.

Därför 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 internationella och globala sammanhang. Det är positivt att Trafikverket behandlar den ökade internationaliseringen av transportsystemet och det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) i inriktningsunderlaget. I kommande åtgärdsplanering är det dock fortsatt viktigt att Trafikverket sätter in Sveriges transportsystem i ett internationellt sammanhang samt beskriver och redogör för behov av utredningar och åtgärder för att utveckla gränsöverskridande stråk och den internationella tillgängligheten. I inriktningsunderlagets beskrivning av korridoren Skandinavien–Medelhavet saknas Örebro (Hallsberg).

Vi är medvetna om att Trafikverkets direktiv är att ta fram en inriktning för infrastrukturen som kan hantera trafikutveckling enligt både prognos och måluppfyllelse i förhållande till de transportpolitiska målen. Övergången till en ökad målstyrning välkomnas av En Bättre Sits, även om vi vill framhålla att det i kommande infrastrukturproposition och direktiv till Trafikverket om framtagande av nationell plan bör formuleras konkreta mål för vilka funktioner infrastrukturen ska uppfylla. Det finns tre starka skäl till detta. Det första är att det krävs genomgripande förändringar i transportsystemet och människors beteende för att de mer övergripande transportpolitiska målen och klimatmålen ska kunna nås. För det andra så går utvecklingen i många avseenden i motsatt riktning jämfört med målen. För det tredje har Trafikverkets prognoser tidigare slagit fel inom exempelvis regionaltågssystemets utveckling i Stockholm-Mälardalenregionen. Med prognoserna som utgångspunkt för inriktningsplaneringen finns det en stor risk att vi har en fortsatt utveckling inom transportsystemet som gör det svårare att nå målen.

## **Förändrade budgetramar och utökade regionala planer behövs**

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 och för genomförande av gällande nationell plan samt för möjligheten att prioritera nya objekt. Vi tillstyrker förslaget om en ökning av budgeten motsvarande 20 procent. I detta anslag är det centralt att hitta en bra balans mellan underhåll och investeringar.

I Trafikverkets ramförslag är länsplanernas andel konstant medan variationer i fördelning i stort sett endast görs mellan namngivna åtgärder och vidmakthållande. Trafikverket bör redovisa de bakomliggande resonemang kring hur planeringsramarnas fördelning görs. Den ökade planramen på +20% utan nya stambanor ger förvisso länsplanerna mer medel i kronor sett då andelen av den totala planramen fortsatt är satt till 6%. Länsplanerna bör tilldelas en större andel av planeringsramen för att stärkas ytterligare. Anledningarna till detta är flera. För det första för att den typ av trimningsåtgärder för kapacitet, robusthet och hållbarhet som inriktningsunderlaget lyfter fram, ligger inom den infrastruktur som finansieras, eller kan medfinansieras, via de regionala planerna. Vi behöver utökade ramar för att kunna genomföra sådana satsningar och om medel ska örönmärkas till denna typ av åtgärder bör dessa medel tillfalla de regionala planerna. För det andra kommer stora satsningar på nya stambanor och

större utbyggnader i kollektivtrafiken i bland annat Stockholms län få effekter och skapa behov av åtgärder i omgivande infrastruktur. Dessa åtgärder kommer att skapa efterfrågan på medel ur såväl nationell plan som ur de regionala planerna, oavsett om åtgärderna finansieras på annat sätt eller inte. Dessa ovanligt stora åtgärder kommer med andra ord att påverka medlen för utvecklingsåtgärder alldeles oavsett, vilket är viktigt att ta hänsyn till vid tilldelning av medel till de regionala planerna.

När det gäller planperioden förespråkar vi en bibehållen period om 12 år. Vi anser att riskerna med en längre planperiod på 16 år överskrider fördelarna. En förlängning av planperioden skulle innebära stora inlåsnings och resultera i minskad handlingskraft att effektivt kunna möta och svara upp mot förändrade förutsättningar och samhällsutveckling.

## **Regionala planer ska användas för regionala åtgärder**

Det är vår tydliga ståndpunkt att medlen i de regionala planerna först och främst ska gå till åtgärder i den regionala transportinfrastrukturen. Medfinansiering av åtgärder i den nationella planen bör ses som undantag. Den tydliga fokuseringen i inriktningsunderlaget på åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel kommer till stora delar falla på de regionala planerna att finansiera. Stora satsningar i nationella planen på utbyggnad av bland annat nya stambanor och större kollektivtrafikutbyggnader kommer även att innebära ett ökat behov av åtgärder i omgivande infrastruktur som ska finansieras via de regionala planerna. Grunden måste vara att de regionala planerna och den nationella planen ska bära kostnaderna för sina respektive investeringar, Trafikverket kan inte räkna med medfinansiering av objekt i nationella planen då medlen i de regionala planerna kommer behövas till annat.

## **Drift och underhåll måste prioriteras**

Drift och underhåll av befintlig och tillkommande infrastruktur är enligt oss avgörande och får inte prioriteras ned i transportinfrastrukturplaneringen. Tillgängligheten 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. Vi anser att eftersläpande underhåll måste åtgärdas tidigt under den kommande tolvårsperioden. Detta är i linje med det som Trafikverket framhållit i tidigare inriktningsunderlag, men som i det aktuella inriktningsunderlaget enbart beskrivs inom några av budgetalternativen. Underhållets produktivitet utveckling är central för att nå maximal effektivitet i infrastrukturen med de underhållsmedel som anslås.

Om medlen till vidmakthållande och eliminering av eftersläpande underhåll inte utökas så behöver en prioritering göras. Om dessa åtgärder koncentreras till stråk med stora trafikflöden 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 regionala planupprättare, kollektivtrafikmyndigheter, kommuner med flera, för att skapa möjlighet att planera åtgärder som minimerar de negativa konsekvenserna.

I inriktningsunderlaget lyfts potentialen med så kallade trimningsåtgärder och mindre åtgärder som kan ha goda effekter för kapacitet, robusthet och hållbarhet. Vi instämmer i att det finns en stor potential i att arbeta med denna typ av åtgärder. 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. Vi anser att det är centralt att det finns en pott riktad 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.

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

I tidigare inriktningsunderlag har principen gällt att åtgärder i gällande plan ska anses vara ”låsta”. Trafikverket uttrycker nu att detta är en princip som inte längre kan upprätthållas om inte planramarna utökas. Även om denna remiss gäller en inriktningsplanering ser vi dock ett behov av att kommentera de objekt som uttryckligen tas upp. Stockholm-Mälardalenregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationella plan 2018-2029 genomförs inom de aviserade tidsramarna för de namngivna objekten. I detta ingår bland annat det påbörjade arbetet med Ostkustbanan (fyrspår Uppsala-länsgränsen Uppsala/Stockholm) med planerad byggstart senast 2026 och Ostlänken (nytt dubbelspår Järna-Linköping) med planerat färdigställande 2035. En otydlighet i infrastrukturplaneringen där namnsatta objekt försenas, lyfts över i förhandlingsprojekt eller helt tas bort under planperioden påverkar regionernas, kommunernas och det omgivande samhällets planering mycket negativt.

Utbyggnaden av Ostkustbanan och Ostlänken är bra exempel på den bredare samhällsplanering som efterfrågas av regeringen och Trafikverket. Utöver nödvändig kapacitetsförstärkning och robusthet i transportsystemet är stora stadsutvecklingsprojekt och kollektivtrafikutbyggnader beroende av objektens utbyggnad. Förseningen av utbyggnaden av fyrspåret på Ostkustbanan som aviseras i inriktningsunderlaget är oacceptabel och riskerar att drabba både regeringens klimatpolitiska- och bostadspolitiska målsättningar. Vi vill påminna om vikten av att säkerställa att även åtgärder som inte har full finansiering i nu gällande plan ska slutföras samt att långt planerade åtgärder fullföljs för att inte gjorda investeringar och arbete ska få reducerad effekt eller gå förlorade.

Vi ser inte Ostlänken som en del av de nya stambanorna, utan som ett namnsatt objekt i Nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Genom Mälardalsrådets En Bättre Sits-samarbete har länen i samarbetet enats om en gemensam inriktning för den storregionala kollektivtrafiken i Stockholm-Mälardalenregionen inför och efter Ostlänkens färdigställande. Färdigställandet har flyttats fram från 2028 till 2035 under planperioden. En Bättre Sits förutsätter att Ostlänken genomförs som planerat. Skulle Ostlänken försenas ytterligare eller förändras i sin planerade geografiska dragning skulle det få allvarliga konsekvenser för transportsystemet. Ostlänken är en del av ett utvecklat transportsystem i Stockholm-Mälardalenregionen med syfte att främja regional, storregional och nationell utveckling och kollektiv- samt godstrafik. Det är av yttersta vikt att full finansiering nås inom nationell plan.

## Nya stambanor utgår från ett konkret kapacitetsbehov

De nya stambanorna är i grunden drivna av ett kapacitetsbehov då det redan idag finns ökade anspråk på järnvägens kapacitet från snabb-, regional-, pendel- och godståg. De ökade anspråken drivs av flera olika faktorer. Regionernas ökade ambitioner för regional utveckling, bostadsmarknadens utveckling och ett ökat resande med regional kollektivtrafik driver på efterfrågan på mer pendel- och regionaltåg. Om regeringens ambitioner om ökad andel godstrafik på järnväg ska kunna realiseras krävs ökad kapacitet för godståg. Nya stambanor är en lösning som syftar till att möta behoven av ökad kapacitet. Mot bakgrund av detta är det angeläget att Trafikverket får i uppdrag att utreda och analysera möjliga alternativa finansieringsformer för de nya stambanorna från Linköping och vidare.

Planeringen av de nya stambanorna måste sättas in i det omgivande trafiksystemet och finansieras i särskild ordning utanför nationell plan. De nya stambanorna får inte leda till försämrad tillgänglighet i Stockholm-Mälardalenregionen. Pendeltåg, snabbpendeltåg, regionaltåg, intercitytåg, framtida höghastighetståg samt godståg kommer att behöva samutnyttja spårkapaciteten i ett redan hårt belastat system. Om kapaciteten inte räcker för att tillgodose alla dessa funktioner kommer en tydlig och långsiktig prioritering behöva göras. Regionala tågssystem måste här få betydligt högre prioritet i fördelningen av kapaciteten i järnvägssystemet.

## Satsningar ska minska transporternas klimatpåverkan

En Bättre Sits välkomnar att Trafikverket i detta inriktningsunderlag tydliggör behovet av styrmedel för att uppnå önskad samhällsutveckling med minskade utsläpp och minskad klimatpåverkan. Parallellt med detta är det också viktigt att klimatsäkra infrastrukturen för att klara av extrema väderhändelser.

I inriktningsunderlaget konstateras att satsningar på förbättrade alternativ till vägtransporter enbart kan minska transportsektorns klimatutsläpp i blygsam utsträckning, med anledning av att vägtrafiken är mycket större än de andra trafikslagen. Vi har förståelse för att enskilda större objekt inte ändrar det totala transportbeteendet. Men med den skrivning som finns, kan det tolkas som att Trafikverket anser att vägvalen inom infrastrukturen inte påverkar transporterna i nämnvärd omfattning. Ansvar för att minska transporternas klimatpåverkan skulle därmed ligga på andra aktörer än Trafikverket. Styrmedel antas ha positiva effekter samtidigt som möjligheterna till överflyttning beskrivs som relativt små. En övervägande andel av den tillkommande pendlingen i Sverige sker i stråken mot storstäderna, främst Stockholm. Istället för Trafikverkets vaga prioritering, bör det framgå att satsningar på de kollektivtrafikstarka stråken in mot storstäder är en viktig satsning för att minska transporternas klimatpåverkan.

I storstadsområdena finns större förutsättningar att flytta över resor till hållbara transportslag som gång, cykel och kollektivtrafik då utbudet är större och avstånden kortare. Emellertid skiljer sig transportsystemets förutsättningar åt på glesbygden beroende på tillgänglighet och kostnader för resor. Utifrån regeringens uppdrag om inriktningsunderlag skulle Trafikverket ta hänsyn till regionala skillnader. Vi anser dock att Trafikverket inte har utvecklat

inriktningsunderlaget fullt ut i dessa delar. Även i fortsatt arbete med infrastrukturplanering och i arbete med att förändra resande- och transportbeteenden med hjälp av exempelvis styrmedel är det viktigt att ta hänsyn till åtgärders olika effekter i olika geografier och för olika sociala grupper.

De analyser som gjordes inför framtagandet av ny regionplan i Stockholm, RUF 2050, visar på att lokaliseringseffekten av en transporteffektiv samhällsplanering är en starkare drivkraft för ökad tillgänglighet än utvecklingen av transportsystemet i sig. Det innebär att berörda planeringsaktörer tillsammans behöver verka för ett transportsystem som stimulerar resor med gång, cykel och kollektivtrafik med fokus på lokalisering av tillkommande bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. Ett sådant förhållningsätt innebär ett bredare samhällsperspektiv på transportpolitiken än vad som redovisas i Trafikverkets inriktningsunderlag.

Trafikverket uttrycker i inriktningsunderlaget en stor tilltro till teknikutvecklingens möjligheter. Det är viktigt att i infrastrukturplaneringen hålla en flexibilitet och skapa förutsättningar för att kunna möta förändrade transportbehov samt för att introducera ny teknik på marknaden. Den digitalisering och utveckling av ny teknik som pågår kommer att innebära nya möjligheter till effektivisering av transporter och till styrning av transportflöden. Implementering och utveckling av fordon och drivmedel i kombination med styrmedel kommer att vara en del i att uppnå ett mer hållbart transportsystem. Vi behöver en planering som möter denna utveckling, men för att uppnå en genomgripande förändring är det inte tillräckligt då den teknik vi har idag också till stora delar är den teknik som kommer vara i bruk de närmaste decennierna. Implementeringen av ny teknik går för långsamt för att vi ska kunna förlita oss enbart på den för att uppnå nödvändiga förändringar.

En Bättre Sits vill därför uppmana regeringen att i kombination med ökade medel till satsningar på kostnadseffektiva åtgärder i infrastrukturen samt riktade styrmedel även avsätta medel till satsningar som syftar till en ökad takt i omställningen till förnyelsebara drivmedel av fordonsflottan, snabbare utbyggnad av bredband och 5G, styrmedel samt andra åtgärder som leder till minskat resbehov och en minskad användning av fossila drivmedel.

En betydande teknikutveckling både vad gäller fordon och förnyelsebara drivmedel krävs för att klara en fossilfri bilanvändning, resande och godstransporter. Detta är något som till stor del staten alternativt EU kan bidra till genom utvecklande incitament i kombination med olika styrmedel för att bana väg för den nya tekniken. Därutöver krävs en långsiktig klimatanpassad energipolitik med ny infrastruktur för en mångfald av hållbara drivmedel, genom exempelvis ordnande satsningar inom elektrifiering, däribland genomförandet av de pilotsträckor för elväg som Trafikverket har fattat beslut om.

## **Skapa bättre förutsättningar för fyrstegsprincipen och åtgärder för beteendeförändring**

Vi ser en stor potential i att arbeta med åtgärder för beteendeförändring. Sådana ligger till stora delar inom fyrstegsprincipens steg 1 och 2. Att genomföra åtgärder inom dessa steg anses också kunna minska eller senarelägga behovet av åtgärder i steg 3 och 4. Det bör vara

angeläget att genomföra steg 1- och 2-åtgärder i så stor utsträckning som möjligt för att på så sätt effektivisera användningen av utvecklingsmedel och säkerställa att de steg 3- och 4-åtgärder som genomförs verkligen behövs. Trafikverket anger också i inriktningsunderlaget att den stora potentialen i att arbeta med åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel samt steg 1- och 2-åtgärder finns i de större städerna. Vi delar denna bild att störst potential finns i starka kollektivtrafikstråk in mot nodstäder och i storstadsregioner, där Stockholm-Mälardalsregionen är landets största.

I inriktningsunderlaget indikerar Trafikverket att kommuner och regioner bör ta större ansvar för finansiering och genomförande av steg 1- och 2-åtgärder. En Bättre Sits instämmer i att det finns stor potential i denna typ av åtgärder då det ofta är kostnadseffektivt och kan leda till minskat eller senarelagt behov av fysiska åtgärder i infrastrukturen. Vi uppmanar därför regeringen att fortsatt se över hinder för att genomföra steg 1- och 2-åtgärder i koppling till statlig infrastruktur. I dagsläget lägger Trafikverket stora delar av ansvaret för att genomföra steg 1- och 2-åtgärder på andra aktörer, framförallt kommuner och regioner, utan att ge möjlighet till att dessa helt eller delvis finansieras med medel från regionala planer eller nationella planer. Samtidigt efterfrågar Trafikverket allt oftare medfinansiering från andra aktörer vid genomförande av steg 3- och 4-åtgärder. En Bättre Sits vill att de steg 1- och 2-åtgärder som identifieras inom åtgärdsvalsstudier och andra utredningar åtminstone ska kunna medfinansieras med medel från länsplaner och nationell plan.

### **Prioritering av nya investeringar**

En Bättre Sits uppmanar regeringen att utöka planramen som helhet mot bakgrund av att Trafikverket i samtliga redovisade inriktningar utom alternativet “+20 procent alternativ B utan Nya stambanor” anger att det inte kommer finnas några medel till nya investeringar. Oavsett storlek på planramarna kommer dessa uppenbarligen att vara begränsade och det kommer att behöva göras hårda prioriteringar. Om planramarna skulle medge nya investeringar, dvs nya namnsatta objekt, anser En Bättre Sits att tidigare identifierade brister som de senaste åren utretts nu måste gå från utpekade brister till konkreta åtgärder.

### **Involvera den regionala planeringsnivån i stadsmiljöavtal**

Trafikverket lyfter i inriktningsunderlaget fram stadsmiljöavtalen som en möjlighet att åstadkomma åtgärder för kollektivtrafik, gång och cykel. Vi välkomnar den ambition om ett mer hållbart transportsystem som stadsmiljöavtalen får anses stå för, men ifrågasätter att den regionala planeringsnivån helt förbigås i ansökningsförfarandet samt inte följer fyrstegsprincipen då pengarna endast kan användas till fysiska åtgärder. En Bättre Sits anser att det i ansökningsförfarandet bör införas ett samråd med de regionala planupprättarna och regionala kollektivtrafikmyndigheterna, detta samråd kan lämpligen åligga den kommun som ansöker om stadsmiljöavtal att genomföra och redogöra för i sin ansökan.

### **Tydliggör prioriteringen av godstransporter med sjöfart**

Vi instämmer i Trafikverkets bedömning om att det finns en potential i överflyttning från landtransporter till sjöfart, men vill också lyfta behovet av att se till vilka effekter en sådan överflyttning skulle få i ett helhetsperspektiv. En överflyttning av gods till sjöfart



kommer att ställa krav på landinfrastrukturen och sannolikt leda till nya behov av åtgärder. För att kunna prioritera åtgärder i anslutning till hamnar är det viktigt med ett helhets- och systemperspektiv för satsningar som främjar en ökad överflyttning. Vi ser ett behov av en djupare analys av vilka investeringar som bör prioriteras för att möjliggöra en ökad överflyttning till sjöfart och därtill ett utpekande av nationellt prioriterade godsnoder och godsstråk för att kunna genomföra åtgärder utifrån det.

## **Nya förutsättningar för godstransporter på land**

För att öka godstransporternas effektivitet och minska klimatutsläppen gällande gods bör planering och optimering av transporterna bli bättre. Här kan exempelvis längre och tyngre fordon vara en viktig aspekt men också ruttoptimering, ökad fyllnadsgrad med en ökad andel samordnade godstransporter.

Infrastrukturen bör anpassas för längre tåg för att stärka konkurrenskraften, med längre mötespår, plattformar samt uppdatering av regelverk. Omlastningsmöjligheterna bör förbättras med teknikutveckling för att då minska kostnaderna. Effektiviserande åtgärder på europavägarna genom ITS-lösningar för en effektivare användning av vägnätet med till exempel ökad bussframkomlighet och bättre samordning mellan trafikslagen bör införas. Vi ser positivt på att den godsintensiva väginfrastrukturen anpassas till BK4 och att rätt bärighet upplåts.

Genomförandet av gemensamma standarder gynnar både planeringen av infrastruktursystemet och skapar förutsägbarhet för trafikeringen. Samtidigt måste övergången till gemensamma system som ERTMS ske med eftertänksamhet i nära dialog med regionala företrädare. Utredningar visar att ERTMS riskerar att bli dyrare än beräknat och medföra ökade kostnader för trafikoperatörerna och i förlängningen konsumenterna. Ökade kostnader för införandet av ERTMS får inte leda till minskade resandevolymer och negativa överflyttningseffekter där fler pendlare väljer bilen och gods går på lastbil. Detta skulle inte vara i linje med vare sig Sveriges eller En Bättre Sits klimatmålsättningar.

## **Trafikverkets basprognoser måste utvecklas**

Trafikverket har regeringens uppdrag att tillhandahålla prognoser för persontrafik- och godstransportsektorn. Basprognosen baseras på beslutad politik angående fysiska åtgärder, styrmedel och omvärldsförutsättningar såsom befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling samt klimatmål. Det sistnämnda innebär bland annat åtgärder för att öka elektrifieringstakten av personbilar och bränsleskattehöjningar. Trafikverket utgår från att elektrifieringen av fordonsflottan medför minskade körkostnader och att biltrafiken utvecklas i ungefär samma takt som tidigare. Till år 2040 prognosticeras resandeökningen i lokal och regional kollektivtrafik i storstadsregionerna till ca 38 procent och ökningen i regional tågtrafik till ca 50 procent, vilket är i linje med tidigare basprognoser.

Historiskt har resandeutvecklingen av det kollektiva resandet, i synnerhet med regionaltåg, kraftigt underskattats av Trafikverket. Mellan åren 1990–2018 ökade resandet med den regionala tågtrafiken med omkring 200 procent, i genomsnitt 4-5 procent per år. Mot bakgrund av detta finns det skäl att ställa sig frågande till varför Trafikverket, trots den tidigare

underskattningen, redovisar en basprognos med klimatfokus som innebär en årlig tillväxttakt på knappt 2 procent i den regionala tågtrafiken. På samma sätt kan den svaga utvecklingen av det kollektiva resandet i landets tre storstadsregioner i prognosen ifrågasättas. Det finns inga tecken på att de senaste decenniernas positiva reseutveckling i kollektivtrafiken skulle bromsa in. Därmed finns en risk för att investeringsåtgärder som berör regional kollektivtrafik systematiskt kan komma att nedprioriteras på grund av låg beräknad lönsamhet.

Prioritering av olika åtgärder baseras i hög grad på Trafikverkets modeller för samhälls-ekonomi och trafikprognoser. Trängsel i kollektivtrafikfordon och resenärs punktlighet är exempel på effektsamband som inte är implementerade i grundmodellerna. I biltrafiken finns ett tydligt samband mellan kapacitet och restidsvinst kopplat till trängsel, som inte är lika tydligt inom kollektivtrafiken. För att bättre kunna tolka prognosresultat och utveckla modellerna med mer komplexa systemsamband behövs ett annat förhållningssätt än det som redovisas i inriktningsunderlaget.

## **Kompetensförsörjningen av transportinfrastruktursystemet behöver säkerställas**

Vi ställer oss positiva till att kompetensförsörjningsfrågan ges ett tydligt utrymme i förslaget till inriktningsplanering. Kompetensförsörjningen inom samhällsbyggnad och infrastruktur behöver säkerställas och inkludera hela kedjan från planering via projektering till genomförande för att undvika fördyringar och förseningar av projekt. Stockholm-Mälardalsregionen förutsätter att staten tar sitt ansvar gällande den eftergymnasialt utbildade arbetskraften. Etablerandet av ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom samhällsbyggnadssektorn ligger väl i linje med vad som tidigare har framhållits i Mälardalsrådets En Bättre Matchning och En Bättre Sits. Ett sådant råd bör ha regionala kopplingar och utgå från vilka kompetenser som det är brist på, i synnerhet i regioner där stora infrastrukturprojekt planeras.

## **Komprimerad tidsplan kräver samverkan och transparens**

Vi ser fram emot att fortsätta dialogen med Trafikverket och regeringen i arbetet med den nationella infrastrukturplaneringen. Den komprimerade tidplanen ställer dock krav på Trafikverkets förmåga till samarbete med regionala parter. Processen bör bli mer inkluderande, samverkande och mer transparent genom hela ledet, från underlag, till basprognos och även till framtagandet.

### **MÄLARDALSRÅDET**



Kristoffer Tamsons (M)  
Ordförande



Maria Nimvik Stern  
Generalsekreterare