

N2013/2942/TE

2013-09-17

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar på förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En bättre sats lämnar genom Mälardalsrådet här ett gemensamt remissvar. Parterna i respektive län lämnar även egna remissvar med länsspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

Sammanfattning

Planförslaget räcker inte för att tillgodose medborgarnas och näringslivets behov av arbetspendling i vår region

Vi ser stora problem att klara det behov av arbetspendling som krävs för att forma ett hållbart samhälle om Trafikverkets förslag till nationell plan fastställs av Regeringen. Den långsamma utbyggnaden av kapaciteten på Mäljarbanan och Ostkustbanan är tydliga exempel på hinder för vår regions utveckling.

Näringslivets behov av transporter och effektiva godsstråk blir inte tillgodosedda

Planförslaget löser inte näringslivets behov av transporter och effektiva godsstråk. Kapacitetsutredningen visar tydligt att behoven av ökad kapacitet på järnväg är betydligt större än de åtgärder som föreslås i planen. Exempel på viktiga stråk där kapacitetsbristerna kommer att vara större 2025 än 2014 är Godsstråket genom Bergslagen norr om Mälaren och Västra Stambanan.

Vardag med mer trängsel och kapacitetsbrist för många i vår region

Trafikverkets förslag håller inte jämna steg med regionens befolkningsutveckling. Detta kommer att innebära ökad trängsel och ökad kapacitetsbrist för många invånare och företag. Diskussionerna om pendel- och regionalstågstrafik på Västra Stambanan är ett tydligt exempel på att bristande kapacitet påverkar många invånares vardag, och det finns fler sträckor i regionen med motsvarande problem.

Citybaneavtalet – en förutsättning för framtida utveckling av regionens transportsystem

Regionen vill påminna om den överenskommelse som gjorts i ”Avtalet om medfinansiering av Citybanan” där genomförandet är en förutsättning för utvecklingen av regionens transportsystem.

Vi har tillsammans valt de viktigaste strategierna och åtgärderna för regionen

Som en del i arbetet med inspel till arbetet med en nationell plan 2014-2025 har vi gemensamt sett över målen och den regionala systemanalys som beslutades 2008. Översynen resulterade i reviderade mål. Den regionala systemanalysen inklusive listan med gemensamt prioriterade åtgärder visade sig hålla väl med mindre kompletteringar. Kompletteringarna till den regionala systemanalysen har sammanställts i PM ”Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014-2025”. PM och reviderade mål bifogas.

Översynen har resulterat i att vi står fast vid de prioriteringar som presenterades inför beslutet om Nationell plan 2010-2021, kompletterade med prioriteringar från Östergötland, som inte deltog i arbetet förra omgången, och prioriterade sjöfartsåtgärder. Dessa prioriteringar gjordes efter ett omfattande och brett beredningsarbete. Vi förutsätter att Regeringen lägger stor vikt vid de gemensamma prioriteringar som tagits fram av representanter för en så stor del av landets samlade tillväxt.

Gjorda överenskommelser ska fullföljas

Vi vill påminna om ”Avtalet om medfinansiering av Citybanan”. Genomförande av de åtgärder som avtalats är grunden i och en förutsättning för utvecklingen av regionens transportsystem. I statens åtagande ingår, förutom att bygga Citybanan, genomförande av en rad åtgärder, vilket sammantaget är en förutsättning för att regionen långsiktigt ska kunna utveckla den regionala tågtrafiken och skapa ett effektivt kollektivtrafiksystem som svarar mot framtida efterfrågan och krav.

Satsningen på befintlig infrastruktur välkomnas

Vi ställer oss bakom planförslagets prioritering av drift, underhåll och trimning av befintlig infrastruktur. Vi förordar alternativet som innebär en jämn upprustningstakt. Förslaget till förändringar i prioriteringsmetoden för underhållsåtgärder är bra, men det krävs att Trafikverket har en betydligt bättre dialog med kollektivtrafikmyndigheterna än idag för ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. I planförslaget föreslås en löpande dialog om och ett flexibelt genomförande av trimningsåtgärder, inte minst efter de goda erfarenheterna av Kraftsamling Mälardalen. Det är positivt och regionens parter är villiga att bidra till att gemensamt hitta effektiva lösningar.

Vi satsar på steg 1-3-åtgärder

Trafikverkets planförslag visar tydligt att klimatmålen inte kan nås utan stora förändringar i villkoren för olika typer av resande och transporter. I samtliga våra län har inriktningen på länsplanerna förändrats mot mer kollektivtrafik och cykel. Kollektivtrafikmyndigheterna i vår region har höga ambitioner om förbättringar i den regionala och storregionala kollektivtrafiken. Den fysiska planeringen i regionen inriktas allt tydligare på kopplingen till kollektivtrafik. Behovet av steg 1-3-åtgärder tas på största allvar. Vi har också påbörjat arbetet med att stärka dessa kopplingar ytterligare i vårt arbete med en ny regional systemanalys.

Denna kursändring syns inte lika tydligt i Trafikverkets förslag till nationell plan. Redovisningen av kvarstående brister 2025 visar inte minst på att kapacitetsbristerna för regionala järnvägsresor och godstransporter på järnväg kommer att vara större 2025 än i dag, även om planförslaget genomförs. Trafikverkets modell för prioritering av tågägen måste ses över så att regionens långsiktiga ambitioner och åtaganden för en effektiv regional och storregional trafik kan kombineras med interregional trafik. Vår vilja att skapa en klimatsmart samhällsutveckling hotas av dagens modell för tilldelning av spårkapacitet.

Utbyggnaden av infrastruktur håller inte jämna steg med befolkningsutvecklingen

Trafikverkets förslag till utbyggnadstakt av kapacitet och effektivitet på regionens järnvägar räcker inte. Under perioden 1998-2009 gjordes knappt 20 procent av de totala investeringarna i järnvägsnätet i Stockholm-Mälardalen, en region som under samma period stått för nära 60 procent av befolkningsökningen och drygt 40 procent av sysselsättnings- och produktionstillväxten i riket. I ett regionalt perspektiv syns det framför allt på försämrade förutsättningar för regional persontrafik på järnväg. Prognoserna för befolknings- och sysselsättningstillväxt i regionens större städer leder till stora behov av ökad kapacitet på banorna för pendling mellan Stockholm och regionens större städer. Vi är beredda att öka trafiken efter behoven, men då krävs att kapaciteten ökar. Behoven på kort sikt har presenterats i bland annat MÄLAB-paketet. Kapacitetsproblemen i vår regions centrala delar hämmar inte bara utvecklingen i Stockholm utan påverkar hela regionens bostadsmarknad, sysselsättning och kompetensförsörjning.

Att förbättra den internationella tillgängligheten, särskilt den interkontinentala, där Arlanda tappar i förhållande till konkurrenterna, är av allra största vikt för regionens konkurrenskraft. Tillgängligheten till och kapaciteten på Arlanda är därför en mycket viktig fråga för hela regionen. Kapacitet för bra tågförbindelser mellan regionens större städer och Arlanda är högt prioriterade av hela regionen. Bra tågförbindelser gör det snabbare och enklare att nå internationella destinationer och det stärker Arlandas upptagningsområde.

Ostlänken är efterlängtd och en nyckelfaktor för att järnvägssystemet i hela regionen och landet ska kunna utvecklas. Nya stambanor för snabba tåg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö ligger många år fram i tiden i Trafikverkets förslag. Det innebär att bra tågförbindelser till Göteborg, Malmö och Oslo måste säkras genom kapacitetshöjande åtgärder på befintliga banor.

Stort behov av utredningar och planer – vi är beredda att vara en aktiv part

Enligt planförslaget ska Trafikverket starta och genomföra ett omfattande utrednings- och planeringsarbete. Planen innehåller inte minst ett stort antal åtgärdsvalsstudier. Ett annat exempel är att Trafikverket pekar på kust- och insjöfartens potential. Men planförslaget innehåller mycket lite vägledning om hur kust- och insjöfarten kommer att utvecklas.

Kunskap om, och i så fall hur, sjöfartens utveckling påverkar de nationella och regionala flödena av gods och därmed behovet av infrastrukturinvesteringar behöver förbättras. Inom ramen för vårt En bättre sats-samarbete är vi länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Östra Mellansverige beredda att vara en aktiv part i detta utrednings- och planeringsarbete.

På samma sätt är det viktigt att Trafikverket har resurser som svarar mot de regionala behoven av underlag och planering av den infrastruktur som krävs för ett hållbart regionalt samhällsbygge, för regional kollektivtrafik och för en effektiv och klimatsmart godstrafik.

Regeringens årliga beslut om vilka brister och åtgärder som ska prioriteras kommer att styra genomförandet av den nationella planen. Det är viktigt att det årliga underlag som Trafikverket lämnar till Regeringen har varit föremål för dialog med länsplaneupprättare och regionala kollektivtrafikmyndigheter.

MÄLARDALSRÅDET

Christer G Wennerholm
Ordförande

Anders Lönn
Generalsekreterare