

Regionala utvecklingsförvaltningen, Samhällsutveckling
Siv Living
siv.living@regionvastmanland.se

Trafikverket
TRV 2023/59743

REGION VÄSTMANLANDS YTTRANDE GÄLLANDE ÖNSKEMÅL OM SYNPUNKTER I TRAFIKVERKETS ARBETE MED INRIKTNINGSUNDERLAG FÖR PLANPERIODEN 2026–2037

Region Västmanland tackar för erbjudandet att inkomma med synpunkter till Trafikverket i arbetet med regeringsuppdraget (LI2023/02737) att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen 2026–2037.

Syftet med regeringsuppdraget är att ge ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar och inriktning för åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Sveriges regioner sitter på stor kunskap kring behoven inom området, varför Region Västmanland välkomnar denna typ av initiativ och ser fram emot ett fortsatt nära samarbete i kommande delar av inriktningsplaneringen men även i åtgärdsplaneringen.

Som regionalt utvecklingsansvariga vill Region Västmanland att Trafikverket beaktar den regionala utvecklingsstrategi som är fastslagen i samarbete med länets kommuner och aktörer.

Region Västmanland ställer sig även bakom det inspel som det transportpolitiska samarbetet *En Bättre Sits* inkommit med.

Regionala behov av tillgänglig arbetspendling

Regeringens vilja att underlätta för arbetspendling och godstrafik för att stärka jobb och tillväxt och främja Sveriges konkurrenskraft går helt i linje med Region Västmanlands behov. Region Västmanland håller med regeringen om vikten av att stärka förutsättningarna för arbetspendling och i den kontexten behöver planeringen utgå från ett hela-resan-perspektiv.

I Västmanland har vi goda förutsättningar att nyttja tågtrafik, men kapacitetsbrister gör att potentialen inte nyttjas fullt ut. Ovissheten kring färdigställandet av fyrspåret mellan Tomtebodavägen och Kallhäll på Mälärbanan medför en oro samtidigt som vi ser stora behov av ytterligare förbättringar på Mälärbanan. För att stärka den avgörande roll för Mälardalens kompetensförsörjning som Mälärbanan har, vårt läns viktigaste pendlingsstråk, behöver kapaciteten öka både på Västerås central och med utökade dubbelspår. Samtidigt finns det stora behov att utveckla även övriga järnvägsstråk. Norr om Västerås, längs med Mälärbanan, finns det växande verksamhetsområdet Finnslätten där många internationella företag just nu expanderar och skapar arbetstillfällen. För att attrahera all den kompetens som är helt avgörande för företagets möjligheter

till utveckling krävs mobilitetslösningar som ökar tillgängligheten både på kort och lång sikt, inkluderat en järnvägsstation.

Det finns behov av en nationell tågstrategi som kan möta ambitionerna för regional tågtrafik. Det krävs en långsiktighet i utvecklingen av järnvägen som regioner och kommuner kan lita på som planeringsförutsättningar. Lika viktigt är det att hantera det internationella stråkperspektivet som den kommande TEN-T förordningen innebär.

Gränsöverskridande transportplanering i beredskaps- och försvarsperspektiv

I och med det förändrade omvärldsläget blir kopplingen Oslo-Stockholm alltmer viktig. Inte minst ur ett försvarsperspektiv där Sveriges medlemskap i Nato ställer nya krav på transportinfrastrukturen för att möjliggöra transporter av försvarsmateriel och personal. Att kunna ersätta en stor del av de flygresor som idag sker mellan Oslo och Stockholm ger dessutom klimatvinster som bidrar till regeringens klimatmål. Utöver detta finns stora regionala nyttor att hämta hem längs hela stråket, där helt nya möjligheter gällande arbetsmarknaden öppnar upp sig för kommuner såsom Västerås, Örebro och Karlstad. Nyligen gjorda samhällsekonomiska beräkningar för stråket¹ visar på ovanligt stora vinster sett till andra järnvägsinvesteringar. De allra största vinsterna kommer från Nobelbanan och utbyggnation av Mälärbanan.

I stråket ingår en ny förbindelse mellan Norge och Sverige, Gränsbanan, som har förutsättningar att vara både samhällsekonomiskt lönsam och generera intäkter som gör att den kan finansieras utanför traditionell ram. Detta bör beaktas när Trafikverket går vidare med åtgärdsplaneringen varför det är viktigt att Trafikverket tar fram nödvändiga underlag för att detta ska kunna bedömas när riksdagen fastställer ekonomiska ramar. Sverige har sedan tidigare visat en öppenhet för att gränsöverskridande infrastruktur finansieras på annat sätt. Oavsett om det sker med avgifter i offentlig regi eller om det sker med hjälp av de näringslivsaktörer som uttryckt ett stort intresse för att bidra till finansieringen, behöver det bedömas inför åtgärdsplaneringen. Den föreslagna nya förordningen för TEN-T och Sveriges ansökan om medlemskap i NATO borde dessutom ytterligare underlätta möjligheten till annan finansiering i stråket Stockholm-Oslo. Intäkter och finansiering som inte kan överföras till andra objekt. Frågan om en ny Gränsbana mellan Sverige och Norge är alltså både en fråga för åtgärdsplaneringen och inriktningsplaneringen.

¹ WSP, OSLO-STOCKHOLM Resandeanalys och samhällsekonomiska beräkningar, 2023. https://www.oslo-sthlm.se/wp-content/uploads/2023/10/WSP_Resande_Samhnytt Oslo-Stockholm_230622.pdf

Sjöfarten som möjliggörare

Det finns ett behov av att integrera sjöfarten i transportdiskussionen för att möjliggöra den potential som sjöfarten har att lösa mycket av de kapacitetsproblem som finns på väg och järnväg. Här spelar Hjulstabron en avgörande roll, varför det är viktigt att säkerställa full finansiering av den i kommande nationell plan. Hamnarna i Mälardalen har kapacitet för mycket större flöden men det saknas incitament för transportköparna att välja sjöfart. Systemet behöver utvecklas för att sjöfarten ska kunna vara ett konkurrenskraftigt transportalternativ. Idag belastas sjöfarten med avgifter för infrastrukturen på ett sätt som inte finns för vägtransporter. Lots- och farledsavgift är en del av den totala transportkostnaden men för att skapa bättre förutsättningar för intermodalitet behöver Trafikverket föra ett resonemang i inriktningsunderlaget vilka effekter sänkta lots- och farledsavgifter skulle ge för möjlighet att transportera mer gods med sjöfart.

Det är också viktigt att fortsatt arbeta med digitaliseringen av sjöfarten där arbete pågår inom projektet *Smarta anläp*. Trafikverket behöver i fortsatt arbete med inriktningsunderlaget klargöra hur investeringar i ny teknik inom sjöfarten kan finansieras.

Ökade planramar för regionala behov

De regionala planerna för transportsystemet är ett viktigt verktyg för att utveckla den statliga infrastrukturen. I takt med att den nationella planen har fått en ökad ram så har även den totala ram som har avsatts för de regionala planerna ökat i reala termer. Dock har andelen av nationell plan som tillfallit de regionala planerna stadigt minskat de senaste fyra planperioderna och därmed halkat efter. Detta samtidigt som kostnadsfördyringar drabbar även de regionala planerna vilket gör att det blir ett mindre utrymme för nya investeringar för att kunna åtgärda de brister och behov som finns på det regionala vägnätet.

Region Västmanland anser att de satsningar inom utvecklingsanslaget som återfinns som potter i nationell plan skulle ge större effekt om dessa medel i stället användes till utökade ramar för länsplanerna. Det är regionerna som sitter på kunskapen kring vilka förutsättningar det egna länet har och därmed på vilket sätt dessa medel kan skapa mest nytta.

Vidmakthållande får inte tillräckligt anslag

Region Västmanland ser positivt på den ökning som skett för anslaget till vidmakthållande av väg och järnväg i nationell plan 2022–2033, men menar att det inte är tillräckligt. Av Trafikverkets egna underlag framgår att även ytterligare ökning av medel för vidmakthållande är samhällsekonomiskt effektivt. Med nuvarande anslag kommer järnvägen på de lägre trafikerade banorna att få ett fortsatt försämrat tekniskt tillstånd som ger en nedsatt robusthet, ökad trafikpåverkan och tillfälliga hastighetsnedsättningar. Region Västmanland verkar för ett hållbart resande där ett delmål i den regionala utvecklingsstrategin är att öka kollektivtrafikens andelar. En viktig del i det arbetet är att ha ett robust järnvägssystem med hög tillförlitlighet.

De senaste decenniernas ökning av trafik på järnvägen sett både till person- och godstrafik, sammantaget med ambitionen om ytterligare ett högre nyttjande av järnvägen, ger ett ökat underhållsbehov. Underhållsåtgärder är inte enbart problematiskt ur ett finansieringsperspektiv, utan även sett till möjligheterna att få tid i spåren för underhållsarbete. Den målkonflikt som kapacitetsbristerna på järnväg ger upphov till mellan persontrafik, godstrafik och underhåll behöver adresseras och hanteras.

Transportsektorns klimatpåverkan

Utgångspunkten för Trafikverket enligt regeringsuppdraget är att transportinfrastrukturen i landet ska utvecklas och förvaltas så att de transportpolitiska målen samt klimatmålen nås. De insatser som görs är inte tillräckliga för att nå målen. Det är därför önskvärt att Trafikverket nu preciserar innebörden av de nationella transportpolitiska målen mot bakgrund av Agenda 2030 och det klimatpolitiska ramverket. Hur ska uppsatta mål uppnås? Region Västmanland anser att det krävs en bredare ansats än elektrifiering, biodrivmedel och högre bränslepriser för att nå klimatmålen.

Den prognosstyrda planeringen riskerar att stå i konflikt med det transporteffektiva samhället som regioner och kommuner genom målstyrd planeringen arbetar för. Trafikverket bör i inriktningsunderlaget ifrågasätta gängse prognosmodellers effekter på länens utveckling.

Effektivare och mindre resurskrävande planeringsprocesser

Arbetet med framtagandet av både nationell plan och länsplanerna är både tid- och resurskrävande processer. Med nuvarande blygsamma del av nationell plan som regionerna har mandat över (42 mdkr av total planram om 799 mdkr för planen 2022–2033), är det svårt att motivera de stora arbetsinsatser som görs av respektive region i en planomgång. Rimligen borde processen gå att effektivisera, förslagsvis genom viss digitalisering för redovisningen. Det vore önskvärt med ett nytt grepp där regeringen fastställde vad de har verklig nytta av att regionerna redovisar. Kraven på redovisning i länsplanerna borde skilja sig mot vad Trafikverket ombuds redovisa i förslag till nationell plan. Region Västmanland önskar att Trafikverket ger sitt resonemang om detta i inriktningsunderlaget.

Stora nyttor med små medel

Att höja beloppsgränsen för trimningsåtgärder i länsplanerna från 25 miljoner kronor till 50 miljoner kronor har inneburit ett effektivare sätt att få utväxling för tilldelad planram. Region Västmanland har under de senaste åren alltför ofta fått erfara att långt gångna nationella projekt behövs reducerats rejält eller fått avslutas på grund av att beloppsgränsen överskridits och att därmed projektet satts i kö för kommande nationell plan. Med de kostnader vi har idag för byggnation av infrastruktur i landet menar Region Västmanland att det är dags att höja gränsen om 100 mkr för trimningsåtgärder i nationell plan. Trafikverket bör påtala detta i inriktningsunderlaget.

Mer cykel för pengarna

Kravet på ett funktionellt samband för statliga cykelvägar enligt formuleringar i dagens *Väglag* medför ofta ogynnsamma sträckningar och onödigt höga kostnader. Att dessutom kräva samma omfattande och tidskrävande process för att bygga en cykelväg som en motorväg är inte rimligt. Vi önskar att Trafikverket i inriktningsunderlaget påtalar behovet av förändringar för regeringen, för att på så sätt kunna använda länsplanemedlen mer effektivt.

Möjliggöra för effektiva åtgärder inom steg 1 och 2

Beteendepåverkande åtgärder är kostnadseffektiva åtgärder som har stor potential att bidra till ett mer transporteffektivt samhälle. Ett viktigt sätt att nå ett hållbart transportsystem trots begränsade anslag för investeringar. Länsplanerna kan idag inte finansiera steg 1- och 2-åtgärder vilket gör det svårt att följa fyrstegsprincipen. Region Västmanland anser att Trafikverket i inriktningsunderlaget behöver behandla behovet av justeringar av de förordningar som reglerar detta.

Underlag och arbetssätt

När Trafikverket nu genomför en omorganisation kopplat till nya civilförsvarsområden finns goda anledningar att skapa ett mer likartat sätt att samverka med regionerna. Idag upplever vi att det är stor skillnad på hur Trafikverksregionerna och regionerna arbetar sett till exempelvis vilka underlag som tas fram och hur transparenta Trafikverkets processer är. Vilket stöd som regionerna får, eller hur samarbetet ser ut, ska inte vara beroende av tillhörighet till Trafikverksregion.

Fortsatt nära samarbete

Region Västmanland tackar för möjligheten att inkomma med dessa inspel och ser fram emot ett fortsatt nära och transparent samarbete, såväl i inriktningsplaneringen som i åtgärdsplaneringen.

Trafikverket bör också påtala för regeringen om behovet av en generös tidplan i fortsatt process, exempelvis där direktivet kommer i så pass god tid att det finns tid för konstruktiva dialoger.

För Regionala utvecklingsnämnden



Jenny Landernäs
Ordförande Regionala utvecklingsnämnden